

Tito Flávio Rodrigues de Aguiar

VASTOS SUBÚRBIOS DA NOVA CAPITAL:
FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA PRIMEIRA PERIFERIA DE
BELO HORIZONTE

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em História.

Linha de Pesquisa: História Social da Cultura.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Regina Helena Alves da Silva, UFMG.

Belo Horizonte
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal de Minas Gerais

2006

Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em História

Tese intitulada *Vastos Subúrbio da Nova Capital: formação do espaço urbano na primeira periferia de Belo Horizonte*, de autoria do doutorando Tito Flávio Rodrigues de Aguiar, aprovada pela banca examinadora constituída pelos seguintes membros:

Profa. Dra. Regina Helena Alves da Silva – FAFICH/UFMG - Orientadora

Profa. Dra. Ana Lúcia Duarte Lanna – FAU/USP

Profa. Dra. Margareth Aparecida Campos da Silva Pereira – FAU/UFRJ

Profa. Dra. Heloisa Soares de Moura Costa – IGC/UFMG

Dra. Maria do Carmo Alvarenga de Andrade Gomes – Fundação João Pinheiro

Profa. Dra. Regina Horta Duarte
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em História – FAFICH/UFMG

Belo Horizonte, 18 de agosto de 2006

À Cláudia

Aos meus pais, Crosmar e Laura

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, professora Regina Helena Alves da Silva, por me acolher no Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, pela orientação sempre crítica e instigante e pela confiança no meu trabalho.

Aos funcionários do Museu Histórico Abílio Barreto, do Arquivo Público Mineiro e, em especial, do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte pelo atendimento solícito e cortês. Particularmente, agradeço a Ivana Parrela pelas indicações e pela prestativa ajuda nas pesquisas que fiz no Arquivo Público da Cidade.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em História pela paciência, pelo apoio e pelas aulas, que me abriram perspectivas e me impulsionaram por novos caminhos. Especialmente, devo agradecer à professora Maria Eliza Linhares Borges pela acolhida sempre generosa e muito atenciosa e à professora Regina Horta Duarte pela paciência e pela confiança em meu trabalho.

Aos colegas do Programa, pela convivência agradável e estimulante. Em especial, devo assinalar o grande incentivo que recebi de Maria do Carmo Andrade Gomes.

Ao professor Renato César José de Souza, pelo apoio que me deu quando coordenou o Curso de Arquitetura do Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix. Ao Instituto Metodista Izabela Hendrix, pela licença concedida para a redação desta tese. De forma muito especial, sou profundamente grato à colega professora Hilda Cotegipe Pellico que, nos momentos cruciais do término desse trabalho, me deu uma ajuda inestimável.

Aos amigos de sempre, em particular os meus sogros, Maria de Lourdes e Alcino, pela confiança que sempre depositaram em mim e no meu trabalho.

Aos meus pais, Laura e Crosmar, que me deram as coordenadas de vida e que sempre foram minha inspiração, dedico esse trabalho.

À Claudia, sou grato pelo incentivo constante e pela ajuda sempre pronta e generosa. Dos menores auxílios, como providenciar as figuras, às maiores contribuições, como ler todo esse trabalho, questionando e criticando com rigor e sem complacência, seu apoio irrestrito nunca me faltou. E, ao me incentivar diariamente e ao me animar nos momentos mais difíceis, ela cuidou com muito carinho e paciência para que essa tese chegasse a bom termo. A ela, com alegria, gratidão e amor, também dedico essa tese.

RESUMO

Entre 1891 e 1898, o governo do Estado empreendeu a mudança da capital de Minas Gerais, buscando integrar as várias regiões do estado e promover a modernização regional. A construção de uma nova capital, a Cidade de Minas, hoje Belo Horizonte, procurou criar um centro urbano para estimular a modernização do estado através da industrialização. O plano da Cidade de Minas, elaborado por Aarão Reis em 1895, expressou esse projeto de modernização, propondo uma cidade organizada em bases técnicas apuradas, com infra-estrutura urbana sofisticada para as condições brasileiras do fim do século XIX. No plano de Aarão Reis, os subúrbios foram pensados como transição entre campo e cidade, recebendo arranjo espacial peculiar, que articulava a área urbana e a zona rural. Esse plano não foi rigorosamente seguido na implantação dos subúrbios, cedendo lugar, em 1898 e 1899, a outra iniciativa do governo mineiro voltada para a modernização regional, a criação da zona colonial. Esse empreendimento de colonização associou ao projeto da Cidade de Minas um outro projeto de desenvolvimento do estado, em bases agrárias.

Os resultados dessa articulação de empreendimentos modernizadores foram diversos. Por um lado, em 1920, Belo Horizonte já era o centro da mais dinâmica e próspera região mineira, apoiada sobre a industrialização da cidade e de seu *hinterland*. Por outro lado, a zona colonial de Belo Horizonte fracassou como modernização agrária, ainda que em 1911, quando foram emancipadas, as colônias suburbanas fossem estabelecimentos agrícolas razoavelmente prósperos. A incorporação das chamadas ex-colônias à zona suburbana, em 1912, não transformou de imediato esses espaços rurais em bairros da cidade. Porém, nos anos 1920, áreas das colônias suburbanas próximas ao centro da cidade passaram por processos de transformação que converteram o espaço rural em espaço urbano, com afluxo de novos moradores e com o abandono dos trabalhos de cultivo do campo.

Com o crescimento de Belo Horizonte, ao longo dos anos 1920 e 1930, a formação dos espaços da primeira periferia da cidade se fez de três diferentes modos. Bairros implantados na zona suburbana da cidade nos termos do plano de Aarão Reis foram transformados pelo adensamento e pela subdivisão dos grandes lotes suburbanos. Espaços

rurais das antigas colônias agrícolas foram convertidos em espaços suburbanos a partir da divisão dos lotes coloniais. Finalmente, o parcelamento de glebas na zona rural deu origem a vilas periféricas, sem infra-estrutura urbana, fora dos limites da área destinada em 1895 à Cidade de Minas. Nos anos 1920, o crescimento da cidade se fez desordenadamente, atendendo apenas a interesses privados e sem controle da municipalidade. Surgiram, então, as demandas por mecanismos de gestão que ordenassem o crescimento urbano. Nos anos 1930, retomou-se o processo de planejamento da cidade, ainda que em bases pouco consistentes e já sem articulação com os projetos de modernização regional que continuaram a ser promovidos pelo governo mineiro.

ABSTRACT

Between 1891 and 1898, the state government moved the capital of Minas Gerais in order to unite the diverse state regions, and to promote regional modernization. The construction of a new capital, the Cidade de Minas, today Belo Horizonte, was originally conceived to create an urban center to foster state modernization through industrialization. Aarão Reis designed the plan of the Cidade de Minas in 1895. According to regional modernization project, the city was organized in elaborate technical bases, with up-to-date municipal services and public utilities, which were very sophisticated for the late nineteenth century Brazil. Aarão Reis planned the new capital's suburbs as a transition between the country and the city, with particular design connecting urban core and rural zone. That plan was not followed out in suburbs, and soon was replaced by another initiative of state government, also directed toward regional modernization: the creation of the colonial zone in 1898 and 1899. This settlement combined a governmental project of economic growth and agrarian modernization to Cidade de Minas's urban project.

The results of these modernizing enterprises had been different. By 1920, Belo Horizonte already was the center of the most dynamic and prosperous region of Minas Gerais, based upon city's industrialization and its hinterland's economic growth. But colonial zone of Belo Horizonte failed as agrarian modernization enterprise. In 1911, when the colonial zone had been released from government's control, suburban colonies were fair prosperous agricultural establishments. In 1912, the incorporation to suburban zone of the so called *ex-colônias* did not immediately transform these agricultural spaces in citywards. However, in the 1920s, areas of the suburban colonies next to urban core had faced processes of transformation that had converted the rural space into suburban space.

With the growth of Belo Horizonte, in the 1920s and 1930s, the forming of first periphery's spaces was made in three different ways. First, spaces of suburban zone settled according to Aarão Reis's design became densely peopled as great suburban lots were parceled out. Second, rural spaces of old agricultural colonies had been converted into suburban spaces by division of colonial lots. Third, farms were divided in the rural zone,

originating several *vilas* without urban infrastructure, beyond the boundary laid out in 1895 to the Cidade de Minas. In the 1920s, the urban growth was disorderly, without municipality's control and chiefly promoted by private developers. Then appeared demands for rules to manage the pace of urban growth. In the 1930s, the process of planning of the city was initiated again, although in very little solid bases and not connected with the projects of regional modernization that had continued to be promoted by state government.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APCBH	Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
APM	Arquivo Público Mineiro
CCNC	Comissão Construtora da Nova Capital
CEMIG	Centrais Elétricas de Minas Gerais (atual Companhia Energética de Minas Gerais)
FAFICH	Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais
HPAC	Hemeroteca Pública Assis Chateaubriand
MHAB	Museu Histórico Abílio Barreto
PLAMBEL	Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PRM	Partido Republicano Mineiro
SME	Sociedade Mineira de Engenheiros
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UMG	Universidade de Minas Gerais (atual Universidade Federal de Minas Gerais)

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Organização geral da área destinada à Cidade de Minas, 1895.....	24
Figura 2 – Planta Geral da Cidade de Minas, 1895.....	25
Figura 3 – Zona Colonial implantada pela Repartição de Terras e Colonização, 1898 – 1899.....	26
Figura 4 – Plano de Washington, 1791.....	93
Figura 5 – La Plata, Anteprojeto, <i>Departamento de Ingenieros</i> , 1882.....	96
Figura 6 – La Plata, Anteprojeto, Juan Martin Burgos, 1882.....	96
Figura 7 – La Plata, Esquema do plano oficial, <i>Departamento de Ingenieros</i> , 1882.....	96
Figura 8 – La Plata, Plano oficial, <i>Departamento de Ingenieros</i> , 1884.....	99
Figura 9 – IV, V e VII seções urbanas, com as praças da Liberdade e do Progresso, 1895.....	105
Figura 10 – Parque, VII e XIII seções urbanas, com as praças da República e do Progresso, 1895.....	105
Figura 11 – III, IV, IX e X seções urbanas, com as praças da República e 14 de Setembro e parte das seções urbanas adjacentes, 1895.....	106
Figura 12 – VIII e XII seções urbanas e IV e V seções suburbanas, com a Praça das Escolas, o hospital e o hipódromo, 1895.....	106
Figura 13 – Faixa implantada pela CCNC, 1896 - 1897.....	129
Figura 14 – V e VI seções suburbanas, com cinco das praças suburbanas e o cemitério, 1895.....	176
Figura 15 – VI e VII seções suburbanas, com duas das praças suburbanas e a Praça da Estação, 1895.....	176

Figura 16 – Ex-colônia Carlos Prates, já com as primeiras subdivisões dos lotes coloniais, 1920.....	265
Figura 17 – Ex-colônia Américo Werneck, com as ruas Pouso Alegre e Salinas e o córrego da Mata, 1928.....	266
Figura 18 – Ex-colônia Bias Fortes, com o antigo bairro do Quartel, 1928.....	266
Figura 19 – Ex-colônia Adalberto Ferraz, com o reservatório da Serra, 1928.....	272
Figura 20 – Ex-colônia Afonso Pena. Na Rua Carangola, o reservatório do Cercadinho, 1928.....	272
Figura 21 – Ex-colônia Carlos Prates, com grande número de lotes coloniais já subdivididos, 1928.....	315
Figura 22 – Ex-colônia Carlos Prates, com o início da Rua de Contagem, as linhas ferroviárias e o ribeirão Arrudas, 1928.....	317
Figura 23 – Parte da VI seção suburbana, com a ponte do Saco, a Rua do Ramal, o córrego do Pastinho e o início da Rua de Contagem, na ex-colônia Carlos Prates, 1928.....	317
Figura 24 – Ex-colônia Carlos Prates, com a subida da Rua de Contagem, 1928.....	322
Figura 25 – Ex-colônia Carlos Prates, com o trecho médio da Rua de Contagem e as ruas Santa Quitéria e Lima Duarte.....	322
Figura 26 – O Centro no fim dos anos 1920. I e II seção urbana, com a Avenida Afonso Pena e as praças da Estação e do Mercado, parte da XIV seção urbana e da VI seção suburbana, com a Floresta e a Lagoinha, 1928.....	348
Figura 27 – XII seção urbana e o Prado, 1928.....	350
Figura 28 – VI seção suburbana, Lagoinha, com a Praça Vaz de Melo e a Rua Itapecerica, 1928.....	352
Figura 29 – VI seção suburbana, Rua Itapecerica e o córrego da Lagoinha, 1928.....	352
Quadro 1 - Engenheiros da CCNC - junho de 1894.....	420
Quadro 2 - Engenheiros da CCNC - maio de 1895.....	422
Quadro 3 - Engenheiros da CCNC - dezembro de 1897.....	423

Quadro 4 - Cidade de Minas - Seções urbanas e suburbanas - quarteirões, lotes, edifícios e equipamentos urbanos previstos – 1895.....	424
Quadro 5 - Legislação urbanística - Cidade de Minas/Belo Horizonte - 1893-1902.....	426
Quadro 6 - Repartição de Terras e Colonização - Comissão de Medição de Terras - 1898/1899.....	427
Quadro 7 - Núcleo Colonial Bias Fortes - Colonos - 1899/1909.....	436
Quadro 8 - Núcleo Colonial Adalberto Ferraz - Colonos - 1899/1908.....	439
Quadro 9 - Expansão das linhas de bonde em Belo Horizonte - 1902-1930.....	440
Quadro 10 - Subdivisões particulares aprovadas pela prefeitura - set. 1928/set. 1930.....	441
Quadro 11 - Subdivisões particulares projetadas pela prefeitura - set. 1928/set. 1929.....	443

LISTA DE TABELAS

1	- Washington, La Plata e Cidade de Minas - Destinação das áreas - 1791/1882/1895.....	114
2	- Núcleos coloniais suburbanos - Ocupação - 1900-1910.....	428
3	- Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910.....	430

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
Capítulo 1	
UMA CIDADE ORGANIZADA PARA O PROGRESSO.....	31
A modernização mineira.....	34
O ideal do progresso e a nova capital.....	55
A modernização brasileira, reformismo e estranhamento.....	62
O turbilhão, ou a modernidade ocidental.....	69
Capítulo 2	
TRÊS NOVAS CAPITAIS AMERICANAS.....	75
Novas capitais, novas cidades.....	77
Planejando as novas cidades.....	84
Além dos bulevares periféricos.....	117
Capítulo 3	
A FAIXA IMPLANTADA PELA CCNC.....	125
A Comissão Construtora da Nova Capital.....	131
Novos donos da terra.....	148
Área urbana e zona suburbana da Cidade de Minas.....	160
Capítulo 4	
OLHARES SOBRE OS SUBÚRBIOS.....	191
Capítulo 5	
A ZONA COLONIAL DA CIDADE DE MINAS.....	222
A Cidade de Minas e a modernização agrária.....	233
A colonização nos arredores da nova capital.....	240
Organização das colônias e reorganização do território.....	252
A ocupação da zona colonial.....	277
Capítulo 6	
UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO.....	304
Configuração do <i>hinterland</i> e crescimento da cidade.....	309
Carlos Prates e Prado, da colônia aos bairros suburbanos.....	313
Capítulo 7	
RETOMADA DO PLANO E RETOMADA DO PLANEJAMENTO.....	344
A retomada do plano da CCNC.....	357
A retomada do planejamento urbano.....	366
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	394
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES.....	401
APÊNDICE.....	419

INTRODUÇÃO

Como a tantas pessoas que já percorreram as ruas e avenidas de Belo Horizonte ou que simplesmente lançaram os olhos sobre uma planta da cidade, sempre nos intrigou a discrepância entre o espaço geometricamente ordenado dos bairros encerrados no perímetro da Avenida do Contorno e a desordem dos bairros situados na coroa em volta dessa avenida. Esta tese surgiu desse olhar.

Em Belo Horizonte, os amplos e regulares espaços das áreas centrais aparecem hoje rodeados por uma densa massa de bairros com ruas relativamente estreitas, por vezes tortuosas, que delineiam quarteirões de formas variadas, em arranjo extremamente irregular. A ordem está claramente presente na área central. A desordem está em torno desse núcleo, fora da Contorno. A imagem de uma cidade dividida, composta por um centro ordenado, envolvido por uma periferia desordenada, se impõe.

Essa imagem, em si perturbadora, torna-se paradoxal quando nos damos conta que Belo Horizonte nasceu de gesto pensado e calculado, de um plano de cidade que buscou propor uma ordem urbana abrangente. Em uma cidade planejada em termos que se pretendiam racionais e tecnicamente apurados, como poderia haver área tão caótica quanto à coroa externa da Contorno? Por que adotar tal arranjo dicotômico, associando ordem e desordem? Ao tentar deslindar esse enigma, muitos concluem apressadamente que, em Belo Horizonte, a cidade planejada é o centro, a área delimitada pela Contorno; a periferia teria surgido ao acaso, nas bordas do centro, e nunca teria sido objeto de um planejamento consistente. Essa conclusão não resiste, porém, à observação atenta do plano que Aarão Reis, à frente da Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC) apresentou ao governo de Minas Gerais em 1895: a coroa externa da Contorno está presente nesse plano, organizada de forma clara e em moldes bem distintos dos da área central.

Entretanto, o arranjo espacial que encontramos hoje nos bairros que se distribuem nessa coroa não é exatamente aquele projetado pela CCNC, ou seja, esses bairros não foram configurados de acordo com o plano de 1895. E assim retornamos ao ponto de partida: por que os bairros que se formaram na área que o plano da CCNC atribuiu à chamada zona suburbana têm uma organização espacial tão discrepante dos da parte central da cidade?

Nosso estranhamento aumentou quando constatamos que a historiografia de Belo Horizonte tem, em geral, enfatizado sobremaneira o estudo dos espaços centrais, dentro da Avenida do Contorno, enquanto, os subúrbios vêm sendo abordados de forma breve e pouco aprofundada. Contudo, vários pesquisadores apontam que, ao longo das primeiras décadas do século XX, o crescimento da cidade se deu nos subúrbios, ao contrário da expectativa inicial de Aarão Reis, que supôs que a cidade cresceria do centro para a periferia. De fato, no fim dos anos 1920, Belo Horizonte apresentava-se como uma cidade curiosamente vazia no centro e adensada na sua primeira periferia e assim permaneceu até os anos 1970.

A historiografia nos mostra, também, os bairros da borda da Contorno como espaços concebidos para as camadas mais baixas da população, em uma cidade segregada e segregativa. Essa destinação, estivesse ou não de acordo com o plano da CCNC, conferiu à zona suburbana e, por extensão, aos espaços que se formaram na antiga zona rural, a condição de espaço de segunda classe em uma cidade socialmente hierarquizada. E, fosse operada pelo plano da CCNC, fosse construída pela gestão urbana promovida pelo governo mineiro e pela prefeitura da cidade, a segregação das camadas mais pobres condicionou o investimento público e privado nesses subúrbios que, apesar de serem logo povoados, permaneceram por longo tempo desprovidos dos serviços urbanos e da infra-estrutura que nunca faltaram à área central e aos espaços destinados às camadas mais altas da população. Portanto, é desconcertante verificar que essa argumentação da historiografia se faz acompanhar, em geral, pela ênfase no estudo do centro e pelo esquecimento dos subúrbios.

Nosso estranhamento se reforçou de vez quando, trabalhando no campo da arquitetura, nos deparamos com escrituras e plantas que ainda hoje denominam oficialmente áreas da coroa em volta da Contorno como *ex-colônias*: Carlos Prates, Américo Werneck, Bias Fortes, Adalberto Ferraz e Afonso Pena. São nomes oficiais que os próprios moradores dos bairros que se formaram nessas áreas desconhecem ou não reconhecem. O que seriam exatamente essas antigas colônias que hoje estão ausentes da memória dos moradores da cidade e não fazem parte das referências cotidianas dos belo-horizontinos? Por que elas não apareciam nos planos da CCNC? Quando e por que foram criadas? Por que ocuparam parte do espaço concebido por Aarão Reis como zona suburbana?

De fato, a historiografia menciona a criação de cinco colônias agrícolas nos subúrbios da nova capital. Acolhendo imigrantes europeus e agricultores brasileiros, essas colônias formariam em volta da nova cidade um cinturão verde, onde seriam produzidos alimentos para a população urbana. Assim, essas colônias seriam estabelecimentos rurais, nos quais grupos de pessoas, sempre forasteiros, se fixariam com o objetivo de cultivar o solo e

povoar a região em torno da nova capital. Porém, não fica claro por que esses espaços rurais, voltados para o cultivo da terra, ocuparam, em lugar tão próximo às áreas centrais da nova cidade, extensas faixas lançadas sobre terrenos a princípio pensados como bairros suburbanos. Permanece obscuro o fato de essas colônias não terem sido previstas no plano da CCNC, tornando evidente que elas se constituíram em modificação da organização espacial originalmente proposta por Aarão Reis.

Parcela significativa dos espaços inicialmente propostos para a zona suburbana havia dado lugar, em algum momento após a aprovação do plano da cidade pelo governo mineiro, ao conjunto das cinco colônias agrícolas. A concepção urbana proposta pelo plano da CCNC teria sido, então, transformada a partir dos subúrbios, pela introdução das colônias na organização espacial da cidade. Vários dos bairros na coroa externa da Contorno nada mais seriam do que a transformação dos espaços rurais dessas colônias em espaços urbanos arranjados de forma aparentemente confusa e desordenada.

Ao buscar compreender como se deu essa transformação, nos surgiram duas possibilidades. A implantação das colônias na zona suburbana teria rompido a concepção urbana originalmente proposta por Aarão Reis. Ou, talvez, o estabelecimento das colônias teria acarretado apenas uma deflexão nas diretrizes propostas pelo plano da CCNC para a ocupação e o crescimento da nova cidade. Ruptura ou deflexão, tornou-se claro que, para entendermos a configuração dos espaços na primeira periferia da cidade, deveríamos procurar abordar o processo de formação das antigas colônias e tentar definir quais teriam sido as articulações entre o projeto de cidade apresentado pelo plano da CCNC e a criação de estabelecimentos agrícolas nas bordas da Contorno. Dessa forma, nossa pesquisa encaminhou-se para o estudo da formação dos espaços da cidade e das colônias, como passo necessário para compreender a transformação destas em bairros suburbanos.

Desse encaminhamento, temos que o objeto desta tese é Belo Horizonte, mais especificamente a primeira periferia da cidade. Interessou-nos, particularmente, estudar a zona suburbana e as colônias que constituíram a chamada zona colonial da nova capital, abordando a formação e a transformação dos espaços na primeira periferia da cidade.

Ao tratarmos da formação dos espaços nos subúrbios belo-horizontinos, lidamos com dois empreendimentos promovidos pelo governo mineiro. Um, o projeto de mudança da capital de Minas Gerais e de construção de uma nova e grande cidade capital. Outro, o projeto de colonização e imigração que buscou criar colônias agrícolas nos subúrbios da nova capital. O primeiro empreendimento foi conduzido pela CCNC. O segundo foi responsabilidade da

Repartição de Terras e Colonização. Ambas, organismos do governo mineiro, vinculados à Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Este trabalho busca discutir, então, as articulações entre esses dois empreendimentos governamentais que sobre a área inicialmente destinada à nova capital levaram ao surgimento de espaços configurados em termos totalmente diversos e muitas vezes contraditórios. Procuraremos explicitar as premissas que deram origem a esses dois empreendimentos do governo, buscando compreender como essas premissas fundamentaram os planos da cidade e da zona colonial. Ao abordar esses empreendimentos do Estado, revela-se um jogo de influências e interesses públicos e privados que esteve na base da configuração espacial de extensa parte dos subúrbios e que marcou a organização espacial da cidade como um todo. Assim, buscaremos também compreender os modos como a iniciativa privada atuou na transformação dos subúrbios, em especial dos espaços que constituíram a zona colonial, e suas relações com a atuação do poder público. Especificamente, nos propomos a discutir os processos de formação das colônias agrícolas da nova capital e de transformação desses núcleos em bairros suburbanos da primeira periferia da cidade. Ao abordarmos o estabelecimento da zona colonial em articulação com a criação da nova cidade capital, poderemos avançar na compreensão da modernização mineira das últimas décadas do século XIX e das primeiras do século XX.

Esses empreendimentos do governo mineiro, por sua vez, demandaram, para a sua materialização, a elaboração de planos, tanto da cidade, quanto das colônias¹. O leitor verificará que, em toda a extensão deste nosso trabalho, procuramos discutir planos de espaços: da cidade, das colônias, das subdivisões de terrenos suburbanos. Buscamos estudar planos e as razões que presidiram a elaboração destes, sem confundir espaço e plano. Estamos convictos de que o espaço é mais do que a mera materialização do plano. Contudo, o plano é mais do que simples roteiro de construção, ou seja, de concretização do espaço. Como nos lembra Sandra Jatahy Pesavento,

descartada desde já uma superada visão antitética entre o real e o imaginário, ou entre a objetividade das condições concretas da existência e a subjetividade das formulações mentais, parte-se do princípio de que a cidade

¹ No contexto desta tese, plano significa um conjunto de medidas e de processos delineados para a execução de um empreendimento. Desse modo, o plano compreende não apenas as representações gráficas das soluções espaciais propostas, apresentadas em conjuntos de desenhos como plantas e cortes, mas também informações técnicas, tais como descrições rigorosas de serviços a serem feitos, listas e especificações de materiais a serem empregados, cálculos e orçamentos, que costumam ser expostas em memoriais. Assim, ao nos referirmos ao plano da CCNC ou a plano de cidade estaremos tratando desse conjunto de memoriais e desenhos. Certamente, nesse conjunto as plantas são dos elementos mais expressivos, pelo grande número de informações que reúnem, e freqüentemente serão referidas individualmente.

pensada não é menos "real" do que aquela de tal realidade objetiva. Sem com ela se confundir ou ser o seu reflexo, seria algo como o seu "outro lado". [...] Poder-se-ia dizer que se tem uma cidade quando ela é pensada e formulada no imaginário. Mais do que isto: a cidade, tal como as instituições, não se reduzem ao simbólico, mas não podem existir sem a constituição de uma ordem simbólica imaginada, que articula uma rede de significações dotadas de uma relativa coerência e cujo acesso é codificado e sancionado socialmente (PESAVENTO, 1996, p. 378).

De fato, até em função de nossa formação em arquitetura, acreditamos que planos ou projetos de arquitetura e de urbanismo são das primeiras representações construídas sobre um dado espaço. Mais do que definir ou determinar elementos que serão erguidos sobre o terreno, o plano cria uma imagem do edifício, da cidade, do jardim. Essa imagem é preliminar, diz de algo que ainda não tem existência concreta, lançando para o futuro certa organização espacial. Assim, mesmo que um plano não tenha sido implantado efetivamente, vale a pena conhecê-lo, pois ele carrega em si uma imagem - ou várias imagens - que em determinado momento, em dada circunstância, de acordo com certa conjuntura, foi proposta como sendo possível materialização do espaço. Essa imagem, como todas as outras imagens construídas sobre e a partir de um plano, revela algo do pensamento e dos anseios de quem a produziu. Revela também muito do ideário da época em que ela foi produzida. Assim, nesta tese discutiremos planos de cidade, de colônias agrícolas e de bairros suburbanos, ainda que alguns não tenham sido efetivamente implantados.

Na mesma linha de raciocínio, estamos convencidos também de que o espaço físico em si não configura o lugar. Este, está na dependência não apenas do espaço, material e concreto, mas, principalmente da rede de relações sociais e de significados que se estabelece sobre o próprio espaço. Contudo, se é certo que o estudo da cidade não pode ser apenas um estudo morfológico, é também certo que a organização espacial tem um papel na instauração da vida urbana e nas suas eventuais mudanças.

Ao discutirmos os processos de formação e de transformação dos espaços da cidade, dentro do contexto da modernização regional e do desenvolvimento econômico do estado, estaremos tornando evidente a atuação do poder público e suas relações, por vezes conflituosas, com a iniciativa privada. Como atores sociais, governo mineiro e CCNC propiciaram a organização espacial sobre a qual se estabeleceram inicialmente as redes de relações sociais na cidade. Mais tarde, o Estado, a prefeitura e empreendedores privados contribuíram, com suas ações e omissões, para a transformação dos espaços da cidade, em especial da primeira periferia da cidade, propiciando as condições para a transformação das

redes de relações sociais já estabelecidas e para a instauração de novas redes sociais. Desse modo, esta tese busca refletir sobre processos de formação e de transformação dos espaços da cidade e a atuação do poder público e da iniciativa privada nesses processos, sem aprofundarmos nos estudos das redes de relações sociais envolvidas. Desenvolveremos questões que possam dar subsídios para que esses estudos sejam posteriormente feitos em bases seguras.

Nossa reflexão se desenvolveu dentro de dois marcos temporais. O primeiro deles é denotado por uma data, 14 de fevereiro de 1894, a criação da CCNC. Apesar de nossa pesquisa certamente abranger momentos anteriores, já que abordamos processos históricos que levaram à mudança da capital de Minas Gerais, essa data é índice da importância que o estudo do trabalho dessa comissão técnica tem para os propósitos da nossa tese.

O segundo marco temporal é dado por outro momento, o ano de 1941, quando, no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, o engenheiro Lincoln de Campos Continentino, consultor técnico da prefeitura de Belo Horizonte, apresentou o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte*, que pode ser considerado como a primeira proposta de revisão geral do plano original da CCNC.

Entre esses marcos, trabalhamos com três cortes temporais internos ou períodos. O primeiro abrange a formação dos espaços urbanos e suburbanos, cuja ocupação se deu a partir de 1895 nos termos do plano da CCNC, e abarca a formação dos espaços das cinco colônias agrícolas implantadas pela Repartição de Terras e Colonização. O marco desse primeiro corte temporal interno é 1911, ano em que quatro das cinco colônias foram emancipadas, ou seja, foram liberadas da tutela do Estado. O corte seguinte se estende pelas décadas de 1910 e 1920, a partir do momento em que as antigas colônias suburbanas foram formalmente incorporadas à zona suburbana de Belo Horizonte. Esse corte engloba o período em que ocorreu grande crescimento econômico e considerável incremento populacional da cidade, lentos a princípio, mas bastante acelerados ao fim dos anos 1920, e a conseqüente expansão urbana, na qual a transformação do espaço rural das antigas colônias em bairros suburbanos teve especial significação. O terceiro corte temporal interno avança até 1941, abrangendo os anos em que se buscou retomar o processo de planejamento urbano, como forma de corrigir os desvios decorrentes da desenfreada expansão da cidade entre 1920 e 1935.

Dentro desses marcos temporais, estudaremos a formação dos espaços da primeira periferia da cidade nos quais estiveram em jogo, como vimos, dois empreendimentos do governo mineiro, a construção da nova capital e a criação da zona colonial. Procuraremos mostrar que ambos buscavam promover a modernização e o desenvolvimento econômico de

Minas Gerais. A construção da nova capital deve ser compreendida como iniciativa do governo mineiro que buscava a modernização do estado em moldes urbanos e industriais. O segundo empreendimento, a criação das colônias agrícolas nos arredores da nova cidade, formando a *zona colonial*, foi iniciativa do governo mineiro para impulsionar a modernização agrária do estado. Como o projeto de mudança de capital e de construção de uma grande cidade, a criação da zona colonial inseriu-se em uma estratégia de diversificação econômica que buscava o desenvolvimento regional através do estímulo às indústrias e produções agropecuárias de modo a superar o predomínio da cultura cafeeira e assentar a economia mineira em bases mais sólidas.

Na primeira década republicana, no quadro da instauração da federação, o governo de Minas Gerais adotou políticas buscando dar forma a um processo de modernização regional. Essas políticas foram pensadas de modo a assegurar ao estado grande grau de autonomia em relação à União. Em junho de 1899, analisando a difícil situação financeira do governo mineiro, em meio a uma grave crise econômica, o presidente do Estado, Francisco Silviano Brandão, um dos políticos envolvidos na estruturação da Minas Gerais republicana nos anos 1890 a 1894, dizia em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro:

o nosso Estado foi organizado não como um simples Estado, mas antes como uma grande Nação; os seus serviços ordinários, em geral aparatosos, foram generosa e largamente dotados, e os de caráter extraordinário, embora representando empreendimentos úteis e fecundos, não podiam deixar de pesar fortemente sobre os orçamentos, onerando consideravelmente os cofres públicos (MINAS GERAES, 1899e, p. 62).

Pois, nos anos 1892 a 1899, dois dos serviços extraordinários do governo mineiro que o presidente do Estado reputava como "empreendimentos úteis e fecundos" foram justamente o projeto de colonização e imigração, do qual a criação da zona colonial da nova capital em 1898 e 1899 foi parte destacada, e o projeto de mudança de capital e de construção de uma grande cidade.

Essa cidade tomou o nome de Cidade de Minas. Hoje, no Brasil, o termo cidade tem caráter distinto do que apresentava nas últimas décadas do século XIX. A forma como usamos hoje esse termo é também diferente do modo como outros povos (portugueses, espanhóis, ingleses e americanos, por exemplo) o fazem. No passado, a palavra cidade importava certa distinção honorífica. Não conotava necessariamente o tamanho da população ou a extensão da superfície ou o porte dos edifícios de uma localidade. Denotava, antes, uma condição, muitas vezes a existência de situações particulares ou privilegiadas e acima de tudo

uma relação especial com o poder. Aos poucos, essa idéia de cidade, com as distinções que ela incorporava, foi cedendo lugar à idéia de município, associada à divisão do território, trazendo em si a uniformidade da presumida racionalidade administrativa. A cidade deixava de ser uma comunidade em especial, distinta das demais também sujeitas a um determinado poder central, e passava a ser a sede de mais um dos municípios em que se divide o território sob a jurisdição desse poder cada vez mais poderoso e centralizador. Assim, hoje o nome Cidade de Minas parece incoerente e pouco inspirado: por que batizar a cidade com o nome do estado? Essa incoerência perde força quando relembramos que se pretendia que a nova capital fosse não apenas a sede do poder político e da administração pública, o assento dos poderes do Estado, mas o centro de toda a vida econômica, social e cultural de Minas Gerais. Nesse sentido, a nova capital seria inequivocamente uma cidade. Mas não uma cidade qualquer, não mais uma das cidades mineiras. Seria uma cidade para Minas. Por isso, Cidade de Minas, denominação que nossa tese usará sempre que possível, em especial como referência ao plano e aos espaços inicialmente implantados².

A implantação da zona colonial em partes da área destinada, no plano da CCNC, à zona suburbana, ou seja, nas bordas do núcleo da Cidade de Minas, representou a associação de um empreendimento de colonização, voltado para a modernização agrária ao empreendimento de modernização regional em moldes urbanos, representado pela nova capital. Procuraremos mostrar, então, que da articulação desses dois empreendimentos derivaram as configurações espaciais da primeira periferia de Belo Horizonte. Essas configurações fizeram da cidade real uma cidade diferente daquela pensada por Aarão Reis.

Nesta tese, abordaremos tanto a cidade real quanto a cidade pensada. Usaremos, então, o sistema de referências instituído pelo plano da CCNC, em especial a nomenclatura de ruas e partes da cidade. Para orientar o leitor, devemos apresentar aqui, em linhas gerais, a organização espacial proposta por esse plano.

A Cidade de Minas foi ordenada segundo um arranjo tripartite, composto por três zonas concêntricas. No núcleo, estaria a *área urbana*, a cidade por excelência, o centro da vida urbana. Delimitada pela Avenida do Contorno, essa área urbana seria envolvida pela *zona suburbana*, o arrabalde, os subúrbios, espaço de transição entre a cidade e o campo. Por fim, essa zona suburbana seria circundada pela *zona rural* do município, ou seja, o campo.

² Em agosto de 1901, o governo mineiro determinou a substituição do nome de sua capital para Belo Horizonte. Este foi, a partir de abril de 1890, o nome do velho arraial do Curral d'El-Rei, que foi demolido para dar lugar à Cidade de Minas (BARRETO, 1950, p. 36-37, 180; PENNA, O., 1997, p. 33, 72). De acordo com o padre Francisco Martins Dias, pároco do arraial, o nome Curral d'El-Rei foi trocado cinco meses após a República "para apagar de vez tudo o que a trono cheirasse ou a rei se referisse" (DIAS, 1897, p. 18).

Uma parte dessa zona rural estaria ocupada por fazendas e povoados, que não tinham sido incluídos na área destinada à nova cidade e que permaneceram nas mãos de seus proprietários; outra parte da zona rural seria a *zona de sítios* que figura em algumas das plantas da CCNC. Esta zona de sítios seria formada por terrenos em torno dos mananciais de água e por áreas potencialmente valiosas para uma futura expansão urbana (FIG. 1).

De acordo com o plano da CCNC, a Cidade de Minas seria dividida em quatorze *seções urbanas* e oito *seções suburbanas*. Essa divisão não implicava nenhuma setorização funcional, no sentido das concepções urbanísticas de hoje, nem tampouco alguma divisão administrativa. Forma de estabelecer referências *a priori*, úteis na condução dos serviços de obra e, mais tarde, da gestão urbana, essa divisão persiste oficialmente até os nossos dias, embora poucos belo-horizontinos a conheçam ou façam uso dela³. Nesta nossa tese, ela será muitas vezes empregada, por se revelar útil nas discussões sobre o plano da CCNC e as primeiras ocupações dos espaços da cidade (FIG. 2).

Nos termos do plano da CCNC, os subúrbios seriam, em essência, os espaços formados pela zona suburbana, concebida para abrigar bairros que teriam um papel peculiar no arranjo geral da cidade. De fato, parecem ter sido pensados por Aarão Reis como arrabaldes, ou seja, como bairros localizados nas bordas externas da cidade, interpostos entre os espaços essencialmente urbanos e os indubitavelmente rurais. A implantação da zona colonial na vizinhança imediata da área urbana, junto à Avenida do Contorno, mudou o arranjo espacial proposto pelo plano original da Cidade de Minas, convertendo boa parte dos bairros suburbanos em espaços rurais e colocando em contato direto o campo e a cidade (FIG.3).

³ As seções urbanas e algumas das seções suburbanas perduram até hoje especialmente no que diz respeito ao Registro de Imóveis. Assim, os que conhecem a divisão proposta pelo plano da CCNC são, quase sempre, tabeliães e escreventes dos cartórios da cidade, funcionários da prefeitura e profissionais ligados à construção civil e ao mercado de imóveis. Em termos práticos, os belo-horizontinos dividem a cidade em bairros, cujos limites raramente se articulam aos das seções propostas no plano de Aarão Reis.

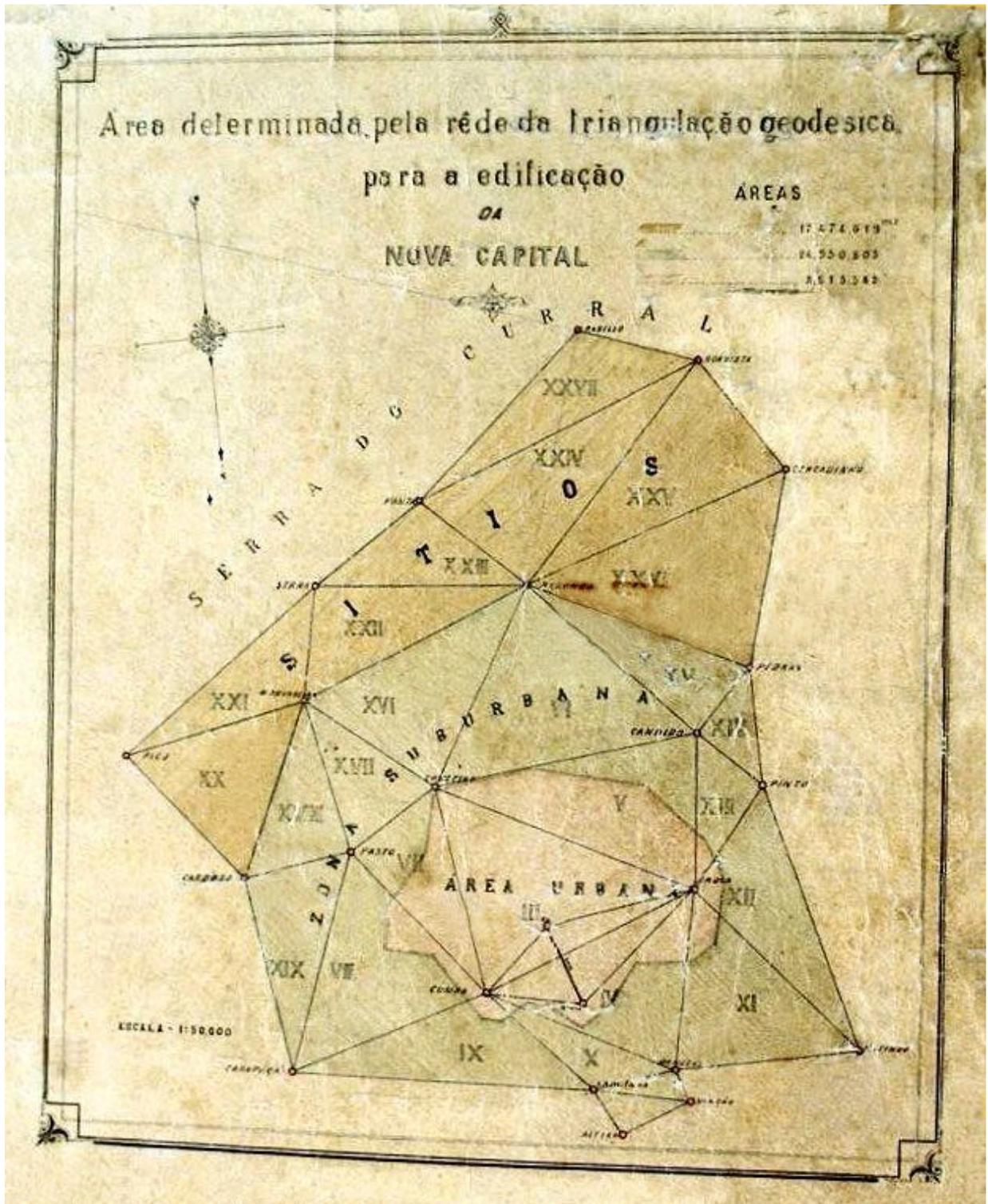


FIGURA 1 – Organização geral da área destinada à Cidade de Minas, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895b.

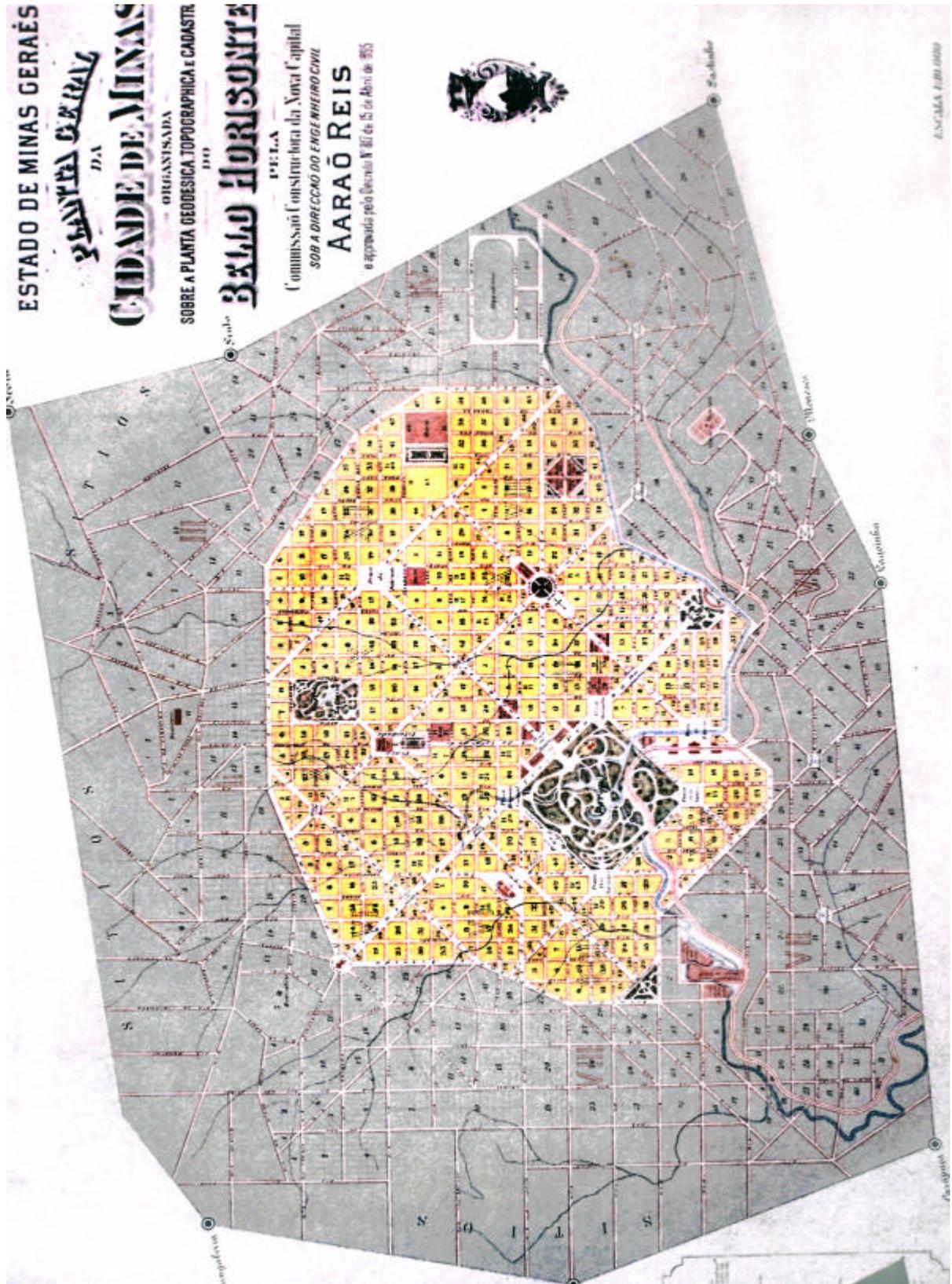


FIGURA 2 – Planta Geral da Cidade de Minas, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895d.

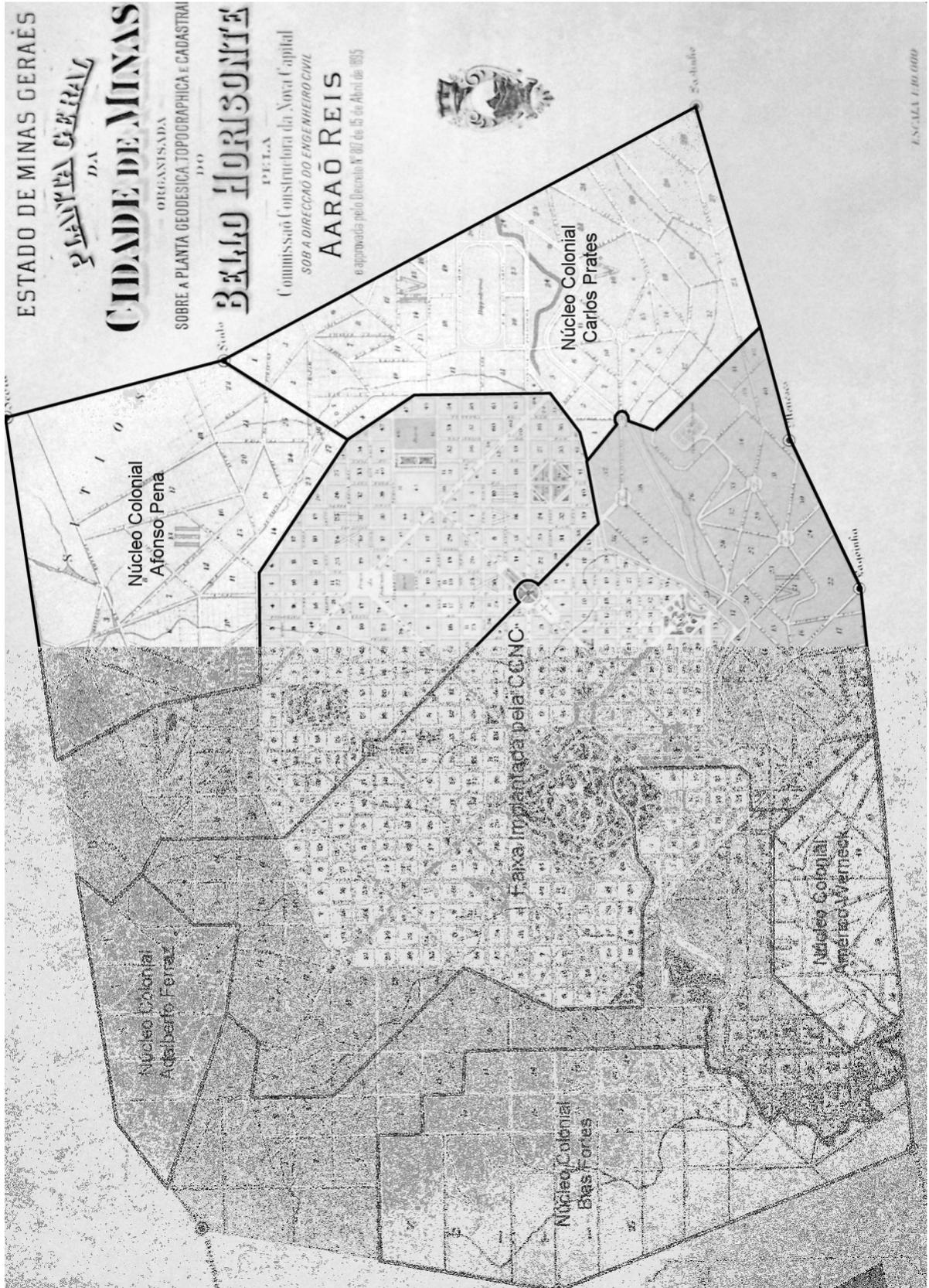


FIGURA 3 – Zona Colonial implantada pela Repartição de Terras e Colonização, 1898 – 1899.
 Fonte: MINAS GERAES, 1895d; PANORAMA, 1997, p. 42.

Campo e cidade são, na cultura ocidental, duas idéias que exprimem distintas formas de pensar e ordenar as relações sociais. De acordo com Raymond Williams, a cidade é uma das realizações humanas que se fizeram a partir da subsistência proporcionada, direta ou indiretamente, pela terra. Em torno da relação entre as comunidades humanas e a terra, desenvolveram-se e consolidaram-se, desde a Antigüidade, concepções que, em geral, opõem campo e cidade. Assim,

o campo passou a ser associado a uma forma natural de vida - de paz, inocência e virtudes simples. À cidade associou-se a idéia de centro de realizações - de saber, comunicações, luz. Também constelaram-se poderosas associações negativas: a cidade como lugar de barulho, mundanidade e ambição; o campo como lugar de atraso, ignorância e limitação (WILLIAMS, 1989, p. 11).

Portanto, campo e cidade são realidades ao mesmo tempo complementares e antagônicas. Procuraremos mostrar que a associação, ou melhor, a articulação da zona colonial à Cidade de Minas pretendia-se harmoniosa e equilibrada, ao menos nos argumentos dos funcionários do Estado que promoveram a implantação das colônias suburbanas. Veremos que, a cidade prevaleceu e incorporou os antigos estabelecimentos agrícolas, não exatamente como bairros urbanos mas como parte dos subúrbios, como parte da primeira periferia de Belo Horizonte.

Devemos salientar que os documentos do governo mineiro se referem indistintamente a colônia, colônia agrícola, núcleo colonial e núcleo agrícola como sinônimos, designando um estabelecimento rural, destinado a promover o povoamento de uma região, no qual pequenos agricultores recebiam lotes de terra e eram assentados, sob o compromisso de cultivar o solo. Alfredo Bosi, em *Dialética da colonização*, nos diz:

as palavras *cultura*, *culto* e *colonização* derivam do mesmo verbo latino *colo*, cujo particípio passado é *cultus* e o particípio futuro é *culturus*. *Colo* significou, na língua de Roma, *eu moro*, *eu ocupo a terra*, e, por extensão, *eu trabalho*, *eu cultivo o campo*. Um herdeiro antigo de *colo* é *incola*, o habitante; outro é *inquilinus*, aquele que reside em terra alheia. Quanto a *agricola*, já pertence a um segundo plano semântico vinculado à idéia de trabalho. [...] *Colo* é a matriz de *colonia* enquanto espaço que se está ocupando, terra ou povo que se pode trabalhar e sujeitar. [...] Não por acaso, sempre que se quer classificar os tipos de colonização, distinguem-se dois processos: o que se atém ao simples povoamento, e o que conduz à exploração do solo. *Colo* está em ambos: eu moro; eu cultivo (BOSI, 2002, p. 11-12, grifos do autor).

As fontes utilizadas em nossa pesquisa foram de três ordens. Em primeiro lugar, relatórios, ofícios e mensagens da administração pública, em especial do governo mineiro. Em segundo lugar, documentos cartográficos, com destaque para o acervo da CCNC e para as plantas gerais e cadastrais produzidas pela prefeitura de Belo Horizonte nos anos 1920 e em 1942. Tanto relatórios quanto plantas são fontes oficiais, valiosas para que pudéssemos abordar com segurança os empreendimentos governamentais. Úteis, ainda, à medida que nos revelaram aspectos significativos dos projetos e planos que, como vimos, foram o ponto de partida para a formação e a transformação dos espaços da cidade. Matizando essas fontes oficiais, buscamos lançar mão de obras literárias e de jornais.

O título desta nossa tese exprime a importância das fontes oficiais nesta pesquisa, pois "vastos subúrbios" foi expressão empregada pelo presidente do Estado, Crispim Jacques Bias Fortes, em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em junho de 1898, para definir os espaços suburbanos da nova capital (MINAS GERAES, 1898a).

Como forma de orientar os leitores, acrescentamos ao trabalho notas biográficas sobre os políticos e engenheiros que tiveram participação significativa nos empreendimentos abordados nesta tese. De modo geral, atualizamos todas as grafias, buscando permitir uma leitura mais cômoda e fluente. Entretanto, nas referências bibliográficas, conservamos a grafia original.

É importante salientarmos que, nesta tese, planejamento e gestão urbanos são termos inter-relacionados, porém distintos. O *planejamento urbano* refere-se aos processos de elaboração de planos que buscam organizar o espaço da cidade. A *gestão urbana* refere-se aos processos de implementação dos planos, mais especificamente à administração desses processos. Esses processos, planejamento e gestão urbanos, são imbricados e, muitas vezes, podemos verificar que a gestão urbana, ao lidar com situações novas ou imprevistas, termina por incorporar novos processos de planejamento, refazendo e ajustando os planos previamente traçados. De acordo com Marcelo Lopes de Souza,

[...] planejar sempre remete ao futuro: significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, *tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios*. De sua parte, gestão remete ao *presente*: gerir significa *administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas*. O planejamento é a preparação a gestão futura [...]; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem

concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são *distintos e complementares* (SOUZA, 2002, p. 46, grifos do autor).

A expressão *planejamento urbano* tem nos dias de hoje um sentido estrito, referindo-se a um trabalho interdisciplinar de pesquisa, reflexão e proposição de planos para as cidades, em especial, os chamados planos diretores. Entendemos que os trabalhos realizados em 1894 e 1895 pela CCNC buscaram, efetivamente planejar uma cidade. Porém, esses trabalhos foram desenvolvidos segundo os pressupostos da sua época, em especial, os do campo da engenharia e, assim, tinham um caráter distinto dessa acepção de *planejamento urbano* considerada hoje. Desse modo, não usaremos planejamento urbano e, sim, o termo *planificação* para nos referirmos aos trabalhos realizados por Aarão Reis e seus colaboradores.

Esta tese está organizada em sete capítulos. O Capítulo 1 partiu de uma imagem comum na historiografia de Belo Horizonte: a cidade já teria nascido moderna, pois foi planejada sob o signo do progresso e da modernização. Entendendo que a especificidade do projeto de mudança da capital de Minas Gerais e de construção de uma nova cidade foi justamente a inserção dessa iniciativa em um processo de desenvolvimento regional, procuramos discutir a modernização mineira nesse primeiro capítulo, em suas relações com a modernização brasileira dos anos 1880 e 1890 e a modernidade ocidental da segunda metade do século XIX.

No Capítulo 2 buscamos comparar o plano da CCNC com dois projetos de cidades capitais que freqüentemente têm sido referidos como fontes da concepção urbana proposta por Aarão Reis para a Cidade de Minas. Em especial, procuramos discutir tanto o arranjo dos espaços centrais quanto a organização dos espaços periféricos, bem como levantar as formas que foram propostas para estabelecer as relações entre essas cidades e o campo a elas adjacente. Nessa abordagem, procuramos inserir o plano da CCNC no pensamento urbanístico do seu tempo, buscando compreender como foram concebidos os espaços urbanos dessas cidades capitais.

No Capítulo 3 abordamos a materialização dos espaços concebidos para a Cidade de Minas, discutindo os trabalhos da CCNC e a ocupação inicial da nova capital, ou seja, das áreas delimitadas para a instalação do governo mineiro e para o estabelecimento dos primeiros moradores, que foram implantadas nos termos do plano de Aarão Reis, tanto na área urbana quanto na zona suburbana. Buscamos discutir a formação dos espaços da cidade, entendendo

que as ocupações iniciais acarretaram, de imediato, as primeiras transformações dos espaços concebidos originalmente pela CCNC.

No Capítulo 4 procuramos aprofundar a discussão sobre os subúrbios de Belo Horizonte, repassando os olhares que historiadores, arquitetos e urbanistas lançaram sobre a primeira periferia da cidade.

No Capítulo 5 tratamos da ocupação inicial dos espaços que foram implantados na zona colonial, alterando o arranjo espacial originalmente proposto para os subúrbios da Cidade de Minas. Portanto, nesse capítulo, buscamos discutir os espaços dos subúrbios que se formaram segundo os termos do empreendimento de modernização agrária que foi articulado ao projeto da nova capital.

Por fim, nos capítulos 6 e 7, discutimos as transformações urbanas ocorridas nos anos 1920, em especial, os processos de adensamento e de expansão que caracterizaram o crescimento desenfreado da cidade. Tratamos do papel da iniciativa privada nesses processos, as críticas levantadas na própria administração municipal à desordem decorrente do crescimento urbano e as tentativas, por parte do poder público, de retomada do controle dessas transformações, já nos anos 1930.

Assim, ao abordar questões pouco contempladas na historiografia de Belo Horizonte e na história da arquitetura e do urbanismo no Brasil, procuramos, inquirindo os espaços urbanos, fazer uma contribuição à história social e cultural de Belo Horizonte.

Capítulo 1

UMA CIDADE ORGANIZADA PARA O PROGRESSO

Na tarde de 12 de dezembro de 1897, em uma cerimônia pública, o governo mineiro se instalou em sua nova capital, a Cidade de Minas. Simbolicamente estava encerrada uma questão que agitara a política mineira desde a proclamação da República e que marcou a organização de Minas Gerais como Estado federado. A transferência da capital mineira de Ouro Preto para outra cidade foi algo mais do que a simples localização dos poderes do Estado e da administração pública em uma nova sede governamental. Essencialmente, a mudança da capital e a construção de uma nova cidade foram duas faces de um empreendimento que buscou propiciar a Minas Gerais um centro, uma cidade que pudesse polarizar não apenas a vida política e administrativa do estado, mas também a economia e a sociedade mineiras. A essa Cidade de Minas, desde 1901 chamada Belo Horizonte, caberia articular as diversas regiões do estado em torno de um projeto político de modernização regional.

Esse projeto político, estruturado na primeira metade dos anos 1890, buscava, de modo amplo, vincular o estado como um todo à economia internacional, centralizada então pelos mercados europeus e americano. Procurava, também, superar a desigualdade entre as diversas regiões mineiras, restando tendências separatistas das regiões mais prósperas, a zona da Mata e, principalmente, o Sul de Minas, que se encontravam, desde o início dos anos 1880, incorporadas à zona cafeeira polarizada pelo porto do Rio de Janeiro, compondo um dos setores agroexportadores mais vigorosos da economia brasileira. Para alcançar esses objetivos, o governo mineiro buscou assentar a economia regional em bases sólidas, diversificando a produção agrícola e industrial e permitindo que as finanças do Estado deixassem de ser dependentes das rendas provenientes da cultura cafeeira. O projeto político de modernização regional foi, assim, baseado em uma estratégia de diversificação econômica, na qual o mercado interno do próprio estado tinha um peso considerável.

A partir de 1891, ou seja, do Congresso Constituinte mineiro, os debates políticos demandaram, por um lado, apoio oficial à cafeicultura estabelecida no Sul e na Mata, através

de medidas que permitissem aos grandes plantadores contornar a crise de mão-de-obra decorrente da Abolição e que melhorassem o escoamento da produção cafeeira para o mercado internacional, e, por outro, iniciativas que superassem o relativo atraso das demais regiões mineiras, que unificassem o estado e que estabelecessem as condições necessárias para a modernização regional. Essa modernização mineira foi também pensada como forma de assegurar a autonomia do Estado face à União, especialmente quando grande instabilidade política afetava o governo federal, levando, por fim à guerra civil em 1893 e 1894. Três empreendimentos do governo mineiro procuraram responder a essas demandas.

O primeiro, a rigor mais iniciativa política do que propriamente um empreendimento do Estado, era a subvenção das companhias privadas que detinham concessões de construção e exploração de estradas de ferro e de navegação fluvial, buscando expandir a rede de transporte existente em Minas Gerais.

O segundo empreendimento, de imigração e colonização, visava atrair imigrantes europeus e fixá-los em colônias organizadas e tuteladas pelo governo mineiro. Fornecer mão-de-obra para a cafeicultura seria um dos objetivos desse empreendimento. Modernizar o campo, renovando as práticas agrícolas correntes e diversificando a produção agropecuária, e estimular o estabelecimento de um número significativo de pequenos e médios agricultores dispostos a atender às demandas do mercado interno do estado eram também objetivos do governo mineiro na primeira década republicana e faziam do empreendimento de imigração e colonização uma iniciativa de modernização regional em bases agrárias.

O terceiro empreendimento, por fim, era a construção da nova cidade capital, que anunciava a modernização em bases urbanas, através da industrialização e da urbanização e por meio de um plano de cidade, elaborado em 1895 por Aarão Reis, trabalho de engenharia, desenvolvido em bases que se pretendiam científicas e rigorosamente técnicas. A esse empreendimento, a construção da Cidade de Minas, o governo mineiro associou os dois anteriores. O primeiro, de uma forma simples e imediata: a nova capital foi instalada em um ponto convenientemente próximo ao principal eixo de comunicação ferroviária entre o norte e o sul do estado e em posição propícia a tornar-se também, em pouco tempo, passagem das linhas que deveriam atravessar o estado de oeste a leste.

O segundo empreendimento, de imigração e colonização, também foi articulado à Cidade de Minas. O governo mineiro buscou associar ao empreendimento de modernização em bases urbanas o de modernização agrária através de três iniciativas, delineadas ainda durante a construção da nova cidade. Uma, o estabelecimento da *colônia do Barreiro*, em uma fazenda a quinze quilômetros da nova capital, ainda em 1895. Outra iniciativa foi a criação de

uma estação agrônômica, o *campo prático de demonstração*, nos terrenos da antiga fazenda do Leitão, na parte reservada no plano da CCNC para a zona suburbana da Cidade de Minas, efetivada em 1895 e 1896. Por fim, o governo mineiro, através da Repartição de Terras e Colonização, implantou nos arredores da nova capital, cinco colônias agrícolas, formando a chamada *zona colonial*, também em terras que segundo o plano da CCNC estavam destinadas à zona suburbana da Cidade de Minas. Desse modo, a implantação, em 1898 e 1899, da zona colonial implicou ajustes e modificações no plano de Aarão Reis.

Dessa associação de empreendimentos de modernização, originou-se a configuração dos espaços da Cidade de Minas, em especial dos seus subúrbios. Assim, essa primeira periferia da cidade, que muitos consideram como espaço não planejado ou, no limite, apenas pensado como destinado às camadas mais pobres da população da nova cidade, na verdade foi objeto de pelo menos dois planos com características extremamente distintas: o da zona suburbana, nos termos do plano de cidade elaborado por Aarão Reis, e o da zona colonial, de acordo com o plano das cinco colônias agrícolas traçado sob a direção do inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates.

A articulação dessas três iniciativas de modernização agrária em torno da nova capital assinalou a firme disposição do Estado em promover o desenvolvimento regional segundo uma estratégia de diversificação econômica. Pois, a nova cidade foi considerada, então, como cenário adequado não apenas para a industrialização e para a urbanização mas, também, para a criação de um estabelecimento agrícola que, além de povoar os arredores da nova capital com uma população ao gosto do governo mineiro e de fornecer aos moradores da cidade gêneros e produtos como lenha, tijolos e telhas, deveria contribuir para renovar a agricultura mineira e teria, assim, um papel a cumprir na modernização agrária do estado.

Portanto, podemos considerar a articulação do empreendimento de modernização em bases urbanas, representado pela Cidade de Minas, ao empreendimento de modernização em bases agrárias, que foi a zona colonial da nova capital, como índice da abrangência do projeto político de modernização mineira que procurava desenvolver a economia do estado e assegurar autonomia de Minas Gerais em relação ao governo federal.

A colônia do Barreiro e o campo prático de demonstração não foram iniciativas bem sucedidas. A zona colonial, por outro lado, revelou-se mais duradoura. Ainda que, como empreendimento de modernização agrária, seus resultados afinal tenham se mostrado decepcionantes, a zona colonial influenciou de forma decisiva a configuração dos espaços dos subúrbios belo-horizontinos.

Por isso, entendemos que o estudo da formação dos espaços urbanos da Cidade de Minas deve levar em consideração o papel atribuído à nova capital nos dois empreendimentos de modernização que se articularam em torno do estabelecimento da nova cidade e deve tomar como ponto de partida tanto o plano da CCNC quanto o da zona colonial. E consideramos, também, que a transformação dos espaços da cidade, em especial dos subúrbios, deve ser abordada a partir do entendimento dessa articulação de empreendimentos de modernização e da atuação das duas instâncias do governo mineiro envolvidas na implantação e na administração da nova capital: a prefeitura da Cidade de Minas e a Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de Minas Gerais⁴.

Neste capítulo, discutiremos a modernização mineira para, a seguir, abordarmos a formação e as primeiras transformações dos espaços urbanos nos subúrbios que compuseram a primeira periferia de Belo Horizonte. Primordialmente, procuraremos entender como a mudança de capital e a construção da nova cidade, bem como a criação da zona colonial, se inseriram no processo de modernização regional em curso na primeira década republicana em Minas Gerais.

A MODERNIZAÇÃO MINEIRA

O projeto de transferência da sede do poder público mineiro para um centro urbano - existente ou a ser construído - que pudesse polarizar a vida política, social e econômica de todo o estado surgiu de três concepções disseminadas entre as elites mineiras nos anos 1880 e 1890 e que se evidenciaram nos debates no Congresso Constituinte mineiro de 1891.

A primeira apontava a estagnação da economia mineira e seu atraso em relação ao centro econômico do país, representado então pelas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Ainda que duas regiões do estado, o Sul e a Mata, estivessem, sem dúvida, prósperas e integradas ao setor agroexportador cafeeiro, era evidente para as elites mineiras que, no conjunto, a economia regional havia crescido lentamente ao longo das décadas de 1870 e 1880, presa à produção agrícola de subsistência e às voltas com um mercado interno disperso. Assim, segundo Otavio Soares Dulci,

⁴ Adiante, nos referiremos a essa secretaria do governo mineiro simplesmente como Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

a idéia da estagnação surgia freqüentemente por contraste com a imagem de um passado de riqueza e prestígio, correspondente ao ciclo da mineração do ouro. Mas derivava igualmente de comparações desfavoráveis com o avanço econômico de outras áreas do país, particularmente São Paulo (DULCI, 1999, p. 38-39)

A segunda concepção enfatizava a dissociação entre o poder político e o poder econômico em Minas Gerais. A capital político-administrativa, Ouro Preto, encontrava-se no velho centro minerador, região vista como estagnada e decadente, afastada das regiões mais dinâmicas, o Sul e Mata mineira, que, assim, não tinham oportunidade de efetivamente participar de forma ativa e constante na tomada de decisões que poderiam contribuir para estimular o crescimento econômico e que, no contexto da federação republicana, estariam na alçada do novo Estado mineiro.

Este argumento, em linhas gerais, foi apresentado em 1955 por Afonso Arinos de Melo Franco em *Um estadista da República*: a criação da nova capital originou-se da disputa de poder político entre grupos regionais mineiros que, por sua vez, decorreu do surgimento de novas forças econômicas, em especial a cafeicultura no Sul e na Mata mineira (FRANCO, 1976, 258-270). Em 1974, em *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*, Maria Efigenia Lage de Resende retomou essa tese (RESENDE, 1974, p. 129). Na mesma direção, analisando especificamente o debate político sobre a mudança da capital no Congresso Constituinte Mineiro de 1891, Francisco Iglésias, Juscelino Ribeiro, Luiz de Assis e Menelick de Carvalho Neto afirmaram que

a mudança da capital mineira [...] espelha concretamente um projeto político. [...] O que persiste desse projeto nos debates da Constituinte é: 1) a luta pela mudança da capital, como ponto de equilíbrio das novas regiões produtoras (argumento mais assimilado pela historiografia); 2) a luta pela mudança da capital, como solução para os entraves administrativos da antiga capital, símbolo de um *Ancien Régime*; 3) a luta pela mudança da capital, como substituição de um símbolo decadente (o monarquismo arraigado de Ouro Preto) por um outro moderno e no seu tempo (IGLESIAS *et al.*, 1990, p. 219).

Por fim, a estagnação da economia mineira era apresentada como decorrente, em parte, da desarticulação territorial do estado. De fato, Minas Gerais era vista pelos grupos que dominavam a política e a economia mineiras como um conjunto pouco entrosado de vales voltados para pólos econômicos situados além das divisas estaduais, em especial o Rio de Janeiro e São Paulo. Esse conjunto, fracamente articulado pela velha capital, estava sujeito às forças que, eventualmente, poderiam levar ao separatismo e à desagregação do estado.

Tornava-se imperativo buscar unificar as várias regiões em volta de um centro que fosse politicamente forte e representativo. Assim, segundo Marshall Eakin, em *Tropical Capitalism: the industrialization of Belo Horizonte*, estabelecer as condições para efetivamente polarizar a vida política e econômica do estado foi um dos propósitos da mudança da capital:

in the 1890s Minas Gerais was, arguably, a group of regions loosely tied together by a longstanding political demarcation that had yet to become reality. The construction of Belo Horizonte was originally designed to foster the political (as well as economic) unity of these diverse regions⁵ (EAKIN, 2001, p. 19).

Dessas concepções - a idéia de estagnação da economia mineira, a idéia de desarticulação territorial do estado e a idéia de dissociação entre poder político e poder econômico - surgiu a iniciativa de mudança da capital, como um projeto político que buscava reordenar o estado e permitir o desenvolvimento econômico. As elites políticas mineiras se mostraram convictas de que removendo a sede governamental para fora do velho centro minerador, visto então como decadente, seria possível reequilibrar a balança de poder em favor das regiões mais dinâmicas. Seria possível, também articular as várias regiões mineiras em torno de um centro que tivesse condição efetiva de polarizar a vida do estado, constituindo um mercado interno melhor organizado. Por fim, mudar a capital propiciaria, tanto aos grupos políticos oriundos das regiões mais ricas quanto das mais pobres, novas oportunidades para tentar redefinir a atuação da administração pública e, assim, desenvolver ações que pudessem estimular o crescimento econômico e a superação do relativo atraso regional.

Nesse sentido, podemos compreender a disputa em torno da localização da nova sede governamental. Grupos que dominavam a política e a economia do Sul e da Mata defenderam, nos debates travados no Congresso Constituinte mineiro, a instalação da nova capital em localidades situadas nessas regiões ou próximas a elas, o que lhes permitiria dinamizar a economia regional de acordo com seus interesses. E buscando evitar que a mudança da capital viesse a reforçar os desequilíbrios regionais já existentes, grupos políticos das regiões mais pobres do estado procuraram assegurar a localização da nova capital em sítios a elas bem articulados, contrabalançando o poderio das regiões cafeeiras.

⁵ Em tradução livre: "nos anos 1890, Minas Gerais era, pode-se argumentar, um grupo de regiões frouxamente vinculadas por uma antiga demarcação territorial que ainda precisava tornar-se realidade. A construção de Belo Horizonte foi originalmente projetada para cultivar a unidade política (bem como econômica) dessas diversas regiões" (EAKIN, 2001, p. 19, tradução nossa).

Portanto, a mudança da capital estava ligada a um embate pelo controle da administração pública do novo Estado federado. Este embate, por sua vez, se dava em torno da demanda por novas condições para superar a estagnação da economia mineira e suplantar o atraso em relação ao centro da economia brasileira. Temos, assim, a mudança da capital associada a outras concepções presentes nas elites mineiras do fim do século XIX: o ideal do progresso e a necessidade de o governo mineiro participar da modernização regional.

Em *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*, Dulci estuda a modernização mineira nos anos 1940 e 1950 como inserida em um processo de *desenvolvimento desigual* das diversas regiões brasileiras, cujos passos iniciais foram dados entre a década de 1870 e os anos 1920. Em cada momento do processo de modernização brasileira, as diversas regiões do país estariam em distintos estágios de avanço, em especial de industrialização, conforme se dava a expansão industrial do centro econômico para a periferia, ou seja, do Rio de Janeiro e de São Paulo para as demais regiões brasileiras. Assim, o país comporia um "sistema (de regiões) estratificado, segundo certas dimensões de desenvolvimento" (DULCI, 1999, p. 19).

Em princípio, a modernização ditada pelos fatores de mercado reforçava o desenvolvimento de regiões próximas aos centros industriais já consolidados, em um processo de divisão espacial do trabalho, oferecendo poucas possibilidades de avanço para as regiões mais atrasadas. Porém, outros fatores - em especial a presença de estruturas regionais de poder - estabeleciam outra dinâmica de desenvolvimento regional:

se um país desigualmente desenvolvido constitui um sistema de regiões em competição por oportunidades e meios de crescimento, tem-se, então, que tal competição abrange recursos tanto econômicos quanto políticos. Em princípio, como foi dito, contam decisivamente as razões de mercado. Mas a estas podem se sobrepor condições político-estratégicas capazes de contrabalançar as desvantagens de uma dada área, abrindo-lhe novas perspectivas de desenvolvimento (DULCI, 1999, p. 19).

Portanto, na modernização de regiões periféricas, em um contexto de desenvolvimento desigual, teriam importância não apenas fatores de mercado que possibilitariam o avanço do centro industrializado, mas também fatores políticos que compensariam as desvantagens da periferia.

A mudança da capital e a construção da Cidade de Minas foram processos dirigidos pelo Estado, bem como a implantação da zona colonial, no quadro da modernização mineira. O papel preponderante do Estado e a negociação política entre os setores das elites mineiras caracterizaram esses empreendimentos de modernização desde sua concepção.

Podemos, assim, considerá-los inseridos no quadro de um processo de *modernização conservadora*, também denominado *revolução pelo alto*.

Esse modelo de modernização ou revolução pelo alto tem sido empregado para analisar o caso de países historicamente dependentes, como o Brasil, nos quais a mudança se faz gradualmente, sem rupturas, em processo cuja continuidade é assegurada pela ação das elites dirigentes ao longo do tempo. Dulci nos lembra a importância desses processos de *modernização adaptativa*, nos quais países passaram por experiências de mudança social sem que houvesse uma ruptura - revolucionária ou não - com o passado e com estruturas sociais ditas tradicionais. No quadro de uma modernização conservadora, fatores políticos preponderaram sobre fatores de mercado. Assim, a revolução pelo alto é um processo dirigido, orientado por um projeto político ou, pelo menos, por uma estratégia definida, cuja formulação e a execução dependem da articulação e do entendimento de setores das elites, tradicionais e emergentes. Por fim, a modernização conservadora é conduzida autoritariamente, restringindo a participação política dos setores subalternos e controlando a atuação dos integrantes desses setores no mercado (DULCI, 1999, p. 25-26, 37).

Em Minas Gerais, já nas primeiras décadas republicanas, o Estado teve um papel primordial na definição dos projetos de modernização, buscando superar o atraso econômico da região face aos centros econômicos do país, Rio de Janeiro e São Paulo. A escolha de vias para o desenvolvimento certamente envolveu o setor privado e, também, a União, mas teve como traço distintivo a significativa participação do governo mineiro.

Nesse sentido, Eakin reconhece o peso significativo da participação do governo mineiro no desenvolvimento regional de Minas Gerais, em associação com empreendedores privados, nacionais e estrangeiros, e com o próprio governo federal, constituindo, dessa forma, traço peculiar da modernização mineira. Assim,

if a "triple alliance" of the State, foreign investment, and national capital shaped Brazil's economic development, then the role of the state government has made mineiro industrialization a "quadruple alliance"⁶ (EAKIN, 2001, p. 19).

De acordo com Dulci, a partir da percepção da economia mineira como estagnada, ou mesmo decadente, e da avaliação de Minas Gerais como um conjunto desarticulado e sujeito à fragmentação construíram-se dois projetos de desenvolvimento regional. A princípio,

⁶ Traduzindo livremente: "se uma 'tríplice aliança' do Estado [a União], de investimentos estrangeiros e de capital nacional moldou o desenvolvimento econômico do Brasil, então a industrialização mineira foi, através da atuação do governo estadual, produto de uma 'quádrupla aliança'" (EAKIN, 2001, p. 19, tradução nossa).

pretendeu-se modernizar o estado através de uma economia "altamente diferenciada", na qual um forte setor agropecuário daria sustentação a um dinâmico setor industrial. A seguir, buscou-se a modernização incentivando-se a expansão da indústria, em especial do setor de produtos intermediários (DULCI, 1999, p. 38). Esses projetos constituíram, então, segundo o autor, o "ponto de partida" da modernização mineira:

eram dois projetos distintos, mas que não se excluíam um ao outro por completo [...]. Representavam, na verdade, duas possibilidades de desenvolvimento ligadas tanto à dinâmica da economia nacional (e, em outro plano, à do mercado internacional) quanto ao jogo político interno do próprio estado, na medida em que suas zonas possuem perfis produtivos heterogêneos, advindo daí, influências divergentes sobre a formulação de políticas e a tomada de decisões. Ambas as estratégias implicavam, para sua realização, o emprego de recursos políticos (DULCI, 1999, p. 38).

A participação do Estado na modernização mineira, nas duas primeiras décadas republicanas, buscou o desenvolvimento regional, segundo uma estratégia de diversificação econômica, estimulando o setor agropecuário e a industrialização. Dessa forma, podemos compreender a associação em torno da mudança da capital de dois empreendimentos de modernização, um em bases urbanas e industriais, representado pela Cidade de Minas, outro em moldes agrários, o estabelecimento da zona colonial nos subúrbios da nova capital.

Como empreendimento de modernização em bases urbanas, a Cidade de Minas, mais do que simples sede dos poderes do Estado, foi planejada para tornar-se um centro industrial capaz de polarizar a vida econômica do estado. Para tanto, o plano procurou prever condições, de acordo com parâmetros dos mais rigorosos e avançados da engenharia da época, para o fornecimento de energia elétrica, água e transportes, ou seja, a infra-estrutura necessária à implantação e desenvolvimento de fábricas e oficinas que pudessem propiciar o crescimento econômico do estado pela via da industrialização.

Um trecho da mensagem apresentada em junho de 1903 ao Congresso Mineiro pelo então presidente do Estado, Francisco Salles corrobora essa constatação⁷. Os trabalhos da prefeitura de Belo Horizonte são ali considerados, não apenas como atividades administrativas rotineiras, mas como ações do poder público estadual que buscavam

⁷ Francisco Antônio de Salles (1865-1932) participou do governo mineiro no período da construção da nova capital. Foi secretário de Finanças entre setembro de 1895 e setembro de 1898 e acumulou a pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, a qual estava subordinada a CCNC, por mais de um ano, a partir de maio de 1897. Entre fevereiro e setembro de 1899 foi prefeito da Cidade de Minas, nomeado pelo presidente do Estado, Francisco Silviano Brandão, tendo deixado a prefeitura para exercer o mandato de deputado federal. Foi presidente do Estado entre 7 de setembro de 1902 e 7 de setembro de 1906 (ABRANCHES, 1918, v. I, p. 187-188).

prosseguir a construção da nova capital e assegurar, juntamente com os empreendedores privados, o desenvolvimento econômico da cidade, apesar da crise econômico-financeira que vinha desde 1898. Assim, disse o então presidente:

o comércio sente-se mais movimentado e as indústrias vão surgindo, [...]. Enfim, realizada em parte a aspiração dos mineiros, com a instalação de sua capital em Belo Horizonte, resta completar o pensamento que presidiu a esse grande empreendimento, que é fazer da capital, não só a sede da administração pública, mas também um centro industrial e de cultura intelectual, irradiando-se pelo estado - transmitindo aos diversos pontos o impulso e animação a todas as atividades produtivas. A fecunda iniciativa privada, aliada aos esforços do governo, realizará dentro em pouco esse patriótico intuito (MINAS GERAES, 1903, p. 45-46).

Efetivamente, como meio de incentivar o estabelecimento de indústrias na nova cidade, o governo mineiro procurou facilitar a aquisição de terrenos para a construção das fábricas. Para tanto, atendendo a demandas do prefeito da Cidade de Minas, Bernardo Monteiro, o governo estadual aprovou o Decreto n. 1.516, de 2 de maio de 1902, estabelecendo normas para concessão de terrenos a industriais e condições privilegiadas para o fornecimento de energia elétrica para as máquinas, conforme relata Francisco Silviano Brandão, presidente do Estado, em mensagem dirigida ao Congresso Mineiro em junho de 1901:

fornecendo gratuitamente força motriz e terrenos a quem pretende utilizar-se de semelhantes favores tem ele [o prefeito da Cidade de Minas] procurado atrair para aqui estabelecimentos industriais, que, por sua natureza, possam encontrar neste centro elementos naturais de vida (MINAS GERAES, 1901a, p. 22).

Buscando também o desenvolvimento do estado em bases agrárias, de acordo com a *estratégia de diversificação da economia* que tomou corpo no pensamento das elites na primeira década republicana, o governo mineiro concedeu subvenções às estradas de ferro e procurou levar adiante empreendimentos de imigração e colonização que buscavam modernizar o campo e diversificar a produção agropecuária.

A seguir, nos anos 1900, a partir dessa mesma estratégia de diversificação econômica, foi elaborado um *projeto político* de desenvolvimento regional. Delineado em um Congresso Agrícola, Industrial e Comercial que, em 13 de maio de 1903, reuniu na nova cidade as elites do estado, esse projeto político foi apresentado ao governo mineiro na forma de proposições e recomendações que preconizavam, em linhas gerais, a intervenção do Estado

no processo de modernização, auxiliando empreendedores privados e adotando uma política de proteção tarifária à produção regional⁸ (DULCI, 1999, 45).

Na mensagem apresentada em junho de 1903 ao Congresso Mineiro, o presidente do Estado, Francisco Salles, avaliou os trabalhos do encontro, ressaltando o caráter abrangente das propostas, o compromisso com a diversificação econômica e com a modernização:

[...] as soluções adotadas em 119 conclusões constituem um verdadeiro sistema harmônico de medidas tendentes a um remodelamento econômico, que será atingido desde que postas em prática sem vacilações e intermitências. [...] Medidas de incontestável relevância e palpitante necessidade para o desenvolvimento da produção agrícola, para o progresso das indústrias e para facilitar a circulação dos produtos foram proficientemente debatidas nesse comício, que despertou a atenção geral, e viva curiosidade em todo o país, dos homens que se interessam pelo bem e pelo progresso da Nação; e as medidas adotadas, com a indicação das necessidades e conveniências das diversas atividades econômicas do estado, impressionaram beneficentemente a opinião pela exequibilidade de sua prática (MINAS GERAES, 1903, p. 7-8).

As 119 recomendações deram origem a políticas públicas do governo mineiro que visavam incentivar a diversificação econômica proposta em bases industriais e agrárias. Também orientaram o governo estadual nas negociações com a União, em busca de políticas favoráveis à economia regional, dando sustentação aos esforços da elite política mineira para obter maior espaço político no cenário federal. Finalmente, o projeto esboçado no Congresso de 1903 foi a base do programa econômico do governo de João Pinheiro⁹, cujo mandato teve

⁸ Os trabalhos do Congresso Agrícola, Industrial e Comercial foram organizados por uma comissão preparatória, presidida por João Pinheiro, e conduzidos por doze comissões temáticas: Agricultura, Café, Vinicultura/Viticultura, Pecuária, Curtumes, Indústria, Tecidos/Fiação, Mineração/Águas Minerais, Comércio, Bancos, Viação Férrea e Estradas de Rodagem (MINAS GERAES, 1903, p. 7-10, 54-57).

⁹ João Pinheiro da Silva (1860-1908), formado na Faculdade de Direito de São Paulo, em 1887, foi um dos mais destacados líderes republicanos mineiros, tendo sido, de fevereiro a julho de 1890, governador do Estado. De novembro de 1890 a fevereiro de 1891, participou do Congresso Constituinte federal, como deputado. Positivista, alinhou-se ao grupo liderado pelo gaúcho Júlio de Castilhos. Permaneceu no Rio de Janeiro como deputado federal, mas afastou-se da política com a renúncia de Deodoro da Fonseca, em novembro de 1891, e a conseqüente queda do presidente de Minas, Cesário Alvim, em fevereiro de 1892. Dedicou-se, então à indústria, estabelecendo e dirigindo importante cerâmica em Caeté. Na implantação dessa fábrica e no desenvolvimento de produtos e de processos de fabricação contou com assistência técnica da Escola de Minas, de Ouro Preto. Foi agente executivo municipal de Caeté. O Congresso Agrícola, Industrial e Comercial de 1903 propiciou o retorno de João Pinheiro à cena política. Em 1905 foi eleito senador da República, renunciando para assumir o governo de Minas Gerais. Como presidente do Estado, a partir de setembro de 1906, João Pinheiro procurou vigorosamente estimular a modernização mineira. Entretanto, morreu em outubro de 1908, sem completar seu mandato, tornando-se, segundo Dulci, objeto de veneração pelas elites mineiras, como ícone do desenvolvimentismo regional. Segundo Bosi, a carreira de João Pinheiro, como a de outros progressistas positivistas, entre os quais o próprio Aarão Reis, foi marcada pela "conjugação de saber e intervenção nas políticas públicas" (ABRANCHES, 1918, v. I, p. 382, v. II, p. 105, 190; BOSI, 2002, p. 292; DULCI, 1999, p. 48; MINAS GERAES, 1902, p. 39-40; MINAS GERAES, 1903, p. 61).

início em setembro de 1906, sucedendo a Francisco Salles. Esse programa de governo buscou modernizar a agricultura, diversificando e aperfeiçoando a produção e superando a dependência da cafeicultura (DULCI, 1999, p. 46).

Em suma, ao longo das duas primeiras décadas republicanas, o governo mineiro tomou iniciativas e promoveu empreendimentos de modernização segundo uma estratégia de diversificação econômica que levaria, em 1903, à elaboração de um *projeto político* de desenvolvimento do estado. A proposta de mudança da capital e a construção de uma nova cidade, a partir de 1891, se deram no contexto desse processo de modernização regional.

Através do incentivo ao estabelecimento de indústrias na nova capital, o governo mineiro demonstrou o propósito de converter a nova cidade em centro industrial que pudesse polarizar a vida econômica do estado. Por isso, se a mudança da capital pode ser considerada como forma de se alcançar novo equilíbrio do poder político e econômico do estado, a construção da Cidade de Minas deve ser entendida como empreendimento de modernização em bases urbanas e industriais, segundo a estratégia de diversificação econômica.

A partir dessa mesma estratégia de diversificação, governo mineiro promoveu, em 1898, o estabelecimento de uma zona colonial nos arredores da nova capital, associando, desse modo, outro empreendimento de modernização, já em bases agrárias, à Cidade de Minas. Para compreender essa associação, devemos abordar a modernização agrária do estado, ainda no quadro da diversificação econômica.

A modernização agrária já era tema do debate político nos últimos anos do Império e na primeira década republicana, como evidenciam mensagens apresentadas pelos presidentes do Estado ao Congresso Mineiro. Quatro citações podem nos ajudar a caracterizar esse debate e, desse modo, compreender os termos em que se pretendia modernizar o campo. Assim, em mensagem apresentada em abril de 1894, o presidente do Estado, Afonso Pena, preconizava, em linhas gerais, a modernização agrária:

à proporção que vão sendo desbastados os nossos terrenos virgens, é forçoso cuidar de processos mais adiantados de cultura, para tirar do solo a maior soma de produtos, aproveitando as descobertas científicas nas suas aplicações à indústria e poupando as forças do homem ou multiplicando-as pelo uso de máquinas e instrumentos aperfeiçoados (MINAS GERAES, 1894a, p. 14).

No mesmo sentido, Crispim Jacques Bias Fortes, sucessor de Afonso Pena, lamentava a ênfase na lavoura do café, dentro e fora do estado, responsabilizando-a pela

desorganização da produção de subsistência e pelo êxodo de trabalhadores rurais. Como solução para esses problemas, Bias Fortes, em sua mensagem de abril de 1895, recomendava:

o remédio que parece mais pronto e eficaz para este mal é a introdução dos sistemas de cultura intensiva por parte de nossos agricultores; só esta, e não a extensiva, que, em regra geral, exige grande número de braços, poderá ir determinando o aumento de produção de gêneros alimentícios, até que a introdução de imigrantes em número suficiente torne possível a cultura extensiva, sem o desequilíbrio que hoje se vai dando nas produções (MINAS GERAES, 1895a, p. 18-19).

Em junho de 1901, Francisco Silviano Brandão, que sucedeu Bias Fortes na presidência do Estado em 1898, relatava esforços feitos para estimular outras produções, além da cafeicultura, que pudessem ser escoadas no mercado interno e que compensassem as perdas de arrecadação com a queda dos preços do café: distribuição de bacelos de videira e de sementes de trigo, linho, cânhamo, soja e feijão-da-china, incentivos à produção de manteiga e queijos, estímulos à importação de animais para o melhoramento do gado e redução do imposto de exportação de fumo (MINAS GERAES, 1901a, p. 39-40).

Ao mesmo tempo, o presidente do Estado detalhava providências tomadas pelo governo mineiro para, diminuindo as perdas do setor agroexportador com a desvalorização do café, tentar estimular a recuperação econômica e salvar o tesouro estadual. Em 1900, com uma dessas medidas, a redução da alíquota do imposto de exportação do café, o governo mineiro deixou nas mãos dos cafeicultores 1.388:603\$773 réis (1.388 contos de réis), sendo que nesse ano a arrecadação total do estado alcançou apenas 14.523:924\$675 réis (14.523 contos), insuficientes para cobrir uma despesa anual que efetivamente chegou nos 18.705:207\$871 réis (18.705 contos). Ou seja, mesmo em dificuldades financeiras, o governo mineiro concedeu aos cafeicultores parcela significativa da sua renda. Negociações com o governo federal para reduzir fretes da Estrada de Ferro Central do Brasil e pressões sobre as companhias de estrada de ferro subvencionadas pelo Estado para que fizessem o mesmo, foram também ações do governo mineiro para "amparar a lavoura", ou seja, para atenuar prejuízos do setor agroexportador (MINAS GERAES, 1901a, p. 26-37, 50-51; MINAS GERAES, 1902, p. 59-60).

Por fim, devemos citar a mensagem apresentada em junho de 1902 pelo vice-presidente Joaquim Cândido da Costa Sena, que completou o mandato de Francisco Silviano Brandão. Nessa mensagem, fazendo um balanço do governo iniciado em 1898, Costa Sena destacava a necessidade de desenvolver culturas e indústrias que permitissem ao Estado livrar-se do "equilíbrio instável que resulta de um orçamento quase que exclusivamente

baseado no imposto de exportação do café" (MINAS GERAES, 1902, p. 31). Engenheiro de minas, o vice-presidente lamentava o uso de técnicas de cultivo que não apenas comprometiam a produção agrícola, mas também destruíam florestas, alterando o clima e eliminando a única fonte de energia capaz de, futuramente, alimentar os fornos de indústrias metalúrgicas. Professor da Escola de Minas, de Ouro Preto, Costa Sena preconizava o ensino prático como meio de transformar as práticas agrícolas¹⁰. Assim, dizia o vice-presidente:

o uso de instrumentos aratórios é infelizmente pouco conhecido, continuando-se o bárbaro sistema de lançar-se fogo às preciosas matas, derribadas para o plantio de cereais. Urge melhorar as condições da agricultura, não só por ela, como também pela indústria metalúrgica. É certo que os minérios de ferro, de qualidade excelente, formam em Minas verdadeiras montanhas, faltando, porém, combustível, em muitos pontos, por terem sido destruídas as matas vizinhas. Como esses minérios só se encontram em zonas determinadas, em terrenos, por sua mesma natureza, pouco férteis, onde é moroso o crescimento da vegetação, achando-se as matas bem desenvolvidas ao longo de grandes rios, cortando terrenos de natureza diversa, segue-se que, a continuar pelo mesmo caminho, teremos brevemente, de um lado, minério sem combustível, de outro, combustível sem minério. Além disto, o sistema rotineiro, até hoje seguido, vai alterando sensivelmente o regime das águas, fato lamentável, do qual podem resultar gravíssimas conseqüências, debaixo dos pontos de vista industrial e higiênico. Para desenvolvimento da agricultura, o estado necessita de escolas, principalmente práticas, em que o aluno, dispondo apenas de conhecimentos teóricos indispensáveis, dirija com suas próprias mãos os instrumentos aratórios, para que depois possa também ensinar, porque fazer uma vez vale mais do que falar cem (MINAS GERAES, 1902, p. 31-32).

Portanto, na passagem do século XIX para o XX, o debate sobre a modernização agrária desdobrava-se em vários temas. Em primeiro lugar, o peso da cafeicultura no arcabouço econômico e fiscal do estado motivava propostas que, por um lado, visavam diversificar a produção agrícola, buscando a *policultura* como meio de evitar a vinculação da economia mineira a um único produto de exportação e que, por outro lado, tentavam *amparar a lavoura de café*, protegendo, através de tarifas de importação e de exportação e da redução de fretes ferroviários, os interesses do setor agroexportador. Em segundo lugar, a modernização agrária dizia respeito também ao *desenvolvimento da indústria pastoril*, voltada

¹⁰ Joaquim Cândido da Costa Sena (1852-1919) formou-se engenheiro de minas, em 1880, pela Escola de Minas, de Ouro Preto. Nesse mesmo ano, tornou-se repetidor de Mineralogia e Geologia nessa escola, sendo elevado a lente em 1885. De 1900 até falecer, foi diretor da escola. Em 1891, como senador, participou do Congresso Constituinte mineiro, permanecendo no Senado Mineiro até 1898, quando foi eleito vice-presidente do Estado. Em fevereiro de 1902, Costa Sena assumiu o governo mineiro, substituindo Francisco Silviano Brandão, licenciado para concorrer ao cargo de vice-presidente da República. Doente, Silviano Brandão não reassumiu o governo e coube a Costa Sena concluir o seu mandato, em setembro de 1902 (ABRANCHES, 1918, v. I, p. 137-138; A ESCOLA de Minas, 1976, p. 122; MINAS GERAES, 1902, p. 5).

para o mercado interno, e tentava transformar a pecuária, através da introdução de novas raças bovinas e do estabelecimento de uma indústria de laticínios capaz de concorrer com produtores estrangeiros. Em terceiro lugar, a *modernização técnica* e a *racionalização da produção*, ou seja, a transformação das práticas rurais, especialmente na agricultura, emergiam nas considerações sobre o *ensino agrícola*, não apenas para formar e aperfeiçoar os trabalhadores do campo, mas também como meio adequado para introduzir novas técnicas de cultivo e para, através do emprego de mão-de-obra qualificada, aumentar a produção rural. Formar mão-de-obra tornou-se, assim, questão relevante, dando origem a iniciativas políticas dentro de uma estratégia de diversificação econômica. Por fim, a questão da qualidade da mão-de-obra articulava-se também com a superação do trabalho escravo e, a partir desta, com a política de terras, com a colonização e com a imigração, subvencionada ou espontânea. Durante o regime monárquico, esses assuntos dependiam do governo central, mas após o advento da República, passaram à alçada dos estados federados.

Em Minas Gerais, o estabelecimento da Repartição de Terras e Colonização, no âmbito da recém-criada Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, foi o ponto de partida para a adoção de políticas públicas que buscavam, através da atração de imigrantes e da implantação de colônias agrícolas, a modernização agrária.

Esse debate, devemos ressaltar, não estava restrito a Minas Gerais. Como nos lembra Sonia Regina de Mendonça, em sua obra *O ruralismo brasileiro (1888-1931)*, na primeira década republicana, a partir dos diagnósticos de crise e de atraso da agricultura brasileira, foram definidos quatro grandes temas, que deram base a propostas que buscavam superar as dificuldades e deficiências apontadas no campo brasileiro, ou seja, que almejavam promover a modernização agrária: colonização e povoamento; educação; modernização e racionalização da produção agropecuária; crédito agrícola e cooperativismo. Segundo a autora, não por acaso, o primeiro tema dominou o período que se seguiu à Abolição. O crédito e, especialmente, o cooperativismo, tiveram ênfase nos anos 1920, quando o modelo agroexportador apresentava sinais de esgotamento. Os demais estiveram sempre presentes. Assim,

[...] projetos educacionais e racionalizadores da produção impuseram-se no curso de toda a República Velha, como se depreende por sua reincidência no universo discursivo: regenerar o homem e elevar ao máximo a produtividade, tecnicando-a (sic), parecem ter sido as metas da preconizada *agricultura científica* (MENDONÇA, 1997, p. 83, grifo da autora).

Como vimos anteriormente, o empreendimento de mudança da capital e de construção de uma nova cidade foi expressão de uma modernização em bases urbanas e industriais. Essa modernização teve a participação decisiva de segmentos das elites dispostos a promover uma revolução pelo alto. Tal modernização foi também, segundo Sonia Regina de Mendonça, vigorosa o bastante para despertar em alguns outros segmentos das elites brasileiras um pensamento ruralista que enfatizou o conceito (ou dogma, nas palavras da autora) da *vocação eminentemente agrícola* do Brasil, contrapondo-se à modernização em bases urbanas e industriais. Esse *ruralismo* muitas vezes estaria interessado em preservar as tradicionais bases de dominação dos grupos agrários, valorizando sobremaneira o campo e a vida rural (MENDONÇA, 1997, p. 64).

Porém, considerando-se o papel predominante da agricultura na economia brasileira das últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX e as origens rurais da maior parte dos integrantes das elites e da sociedade em geral, é possível que os valores e princípios oriundos do campo marcassem de forma generalizada, nesse período, o pensamento dessas elites e, também, dos demais segmentos da sociedade. Desse modo, segundo Sonia Regina de Mendonça,

mesmo os novos agentes sociais, emergentes do progressivo desenvolvimento da divisão social do trabalho decorrente da urbanização e industrialização dos complexos agrários, tinham seus horizontes filtrados pelo dogma da *vocação eminentemente agrícola do país* (MENDONÇA, 1997, p. 64, grifo da autora).

Portanto, não seria surpreendente que o projeto de mudança da capital mineira, mesmo com seus inequívocos propósitos urbanizadores e industrializadores, incorporasse elementos que poderiam ser considerados em si agrários ou até ruralistas. Efetivamente, três iniciativas voltadas para a modernização agrária foram associadas pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao projeto de construção da nova cidade.

A primeira iniciativa, proposta em 1895, foi o estabelecimento de um *campo prático de demonstração* na nova capital, nos terrenos da antiga fazenda do Leitão, na parte reservada no plano da CCNC para a zona suburbana da Cidade de Minas¹¹. Essa iniciativa, que visava formar mão-de-obra e difundir técnicas agrícolas aperfeiçoadas, estava enquadrada no projeto de ensino agrícola que o governo mineiro tentava levar adiante entre 1895 e 1898,

¹¹ A sede da fazenda do Leitão, que foi aproveitada como sede do campo prático de demonstração, ainda existe, na Cidade Jardim, próxima à Avenida do Contorno. Restaurada, é hoje um dos pavilhões do Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB). Os quarteirões à sua volta ocupam os terrenos que abrigaram o campo de demonstração.

sob a alçada da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Com a criação de campos práticos de demonstração em várias regiões do estado, o governo mineiro esperava incentivar a diversificação de culturas, permitindo à economia regional deixar de ser dependente da lavoura cafeeira. A implantação de um desses campos nos arredores da nova capital nos indica que o governo mineiro também esperava que a nova cidade viesse a desempenhar um papel significativo na modernização agrária do estado (MINAS GERAES, 1896a, p. 17-18; MINAS GERAES, 1897a, p. 17-18).

A segunda iniciativa de modernização agrária associada à nova capital seria a criação da *colônia do Barreiro*, a 15 quilômetros do sítio demarcado pela CCNC para a construção da Cidade de Minas. O estabelecimento dessa colônia agrícola, a partir de julho de 1895, no mesmo período em que se construía a nova cidade, procurou, por um lado, dar destino a mais cara das propriedades rurais desapropriadas pela CCNC, a fazenda do Barreiro¹², adquirida pelo governo mineiro para assegurar a posse de mananciais que seriam, calculava-se, fundamentais para o abastecimento de água da nova cidade quando esta alcançasse 200.000 habitantes, a população prevista em projeto. Por outro lado, a criação da colônia do Barreiro buscou, aproveitando terras disponíveis, prosseguir o projeto de imigração, colonização e povoamento, delineado a partir de 1892, pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Esse projeto, em linhas gerais, procurava atrair imigrantes europeus para núcleos coloniais mineiros, não apenas para propiciar o aumento da força de trabalho rural, o que interessava sobremaneira ao setor agroexportador, mas também para, em associação com o ensino agrícola, especialmente com os campos práticos de demonstração, induzir a renovação das práticas agrícolas e consolidar a policultura no estado (MINAS GERAES, 1897a, p. 18, 21-22).

A terceira dessas iniciativas de modernização agrária seria a criação, na vizinhança imediata da nova cidade, de cinco núcleos coloniais, formando a chamada *zona colonial* e transformando em estabelecimentos agrícolas uma extensa parcela das áreas que a CCNC havia projetado como os subúrbios da Cidade de Minas¹³. O governo mineiro esperava que o mercado representado pelos moradores da capital pudesse dar sustentação a essas colônias organizadas, em 1898 e 1899, nos termos do mesmo projeto de imigração, colonização e povoamento que orientou a criação do núcleo colonial do Barreiro e que, como

¹² Por vezes mencionada em relatórios e ofícios como fazenda dos Barreiros.

¹³ Adiante, no capítulo 5, discutiremos em detalhe o processo de formação dessas cinco colônias suburbanas.

vimos, buscava renovar as práticas agrícolas e fornecer mão-de-obra de boa qualidade para a agricultura mineira (MINAS GERAES, 1898a, p. 31).

A historiografia de Belo Horizonte concedeu pouca atenção à criação do campo prático de demonstração e dos núcleos coloniais nas vizinhanças da nova capital, ou seja, ao empreendimento de modernização agrária associado à Cidade de Minas. Abílio Barreto, no segundo volume do seu *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*, ao tratar da formação do Parque e da arborização da cidade, registra a criação do campo prático de demonstração, sem apontar qualquer relação com o ensino agrícola. Também transcreve documentos que mencionam a participação, extremamente limitada, da CCNC nos trabalhos de criação da colônia do Barreiro (BARRETO, 1996, v. 2, p. 288, 577, 712-713).

Outros três autores devem ser destacados, pois procuraram, nos anos 1970, precisar os objetivos da criação de núcleos coloniais na nova capital. Norma de Góes Monteiro, em sua tese *Imigração e colonização em Minas, 1889-1930*, apresentada em 1973, nos diz que, no período de 1892 a 1907, a política de imigração e colonização do governo mineiro buscava, basicamente, fornecer mão-de-obra para a lavoura cafeeira. Somente após 1907, a colonização, como forma de povoar o território, seria enfatizada. A autora dedica pouca atenção às colônias da nova capital. Considera que a criação da colônia do Barreiro, como "centro de pequena lavoura, para abastecimento", teria sido apenas um modo de o governo mineiro melhor aproveitar terras que havia desapropriado para controlar mananciais de água. Por sua vez, a criação dos núcleos coloniais suburbanos teria apenas visado o povoamento dos subúrbios, através da "fixação de pequenos agricultores e do operariado" (MONTEIRO, 1973, p. 67-69, 156, 159).

Jeffrey Adelman, em sua tese *Urban planning and reality in republican Brazil: Belo Horizonte, 1890-1930*, apresentada em 1974, descreve sucintamente a trajetória dos cinco núcleos suburbanos e aponta três objetivos que levaram à criação dessas colônias: atrair imigrantes para o estado, abastecer de gêneros a nova cidade e proporcionar uma reserva estável de mão-de-obra para o prosseguimento da construção da capital (ADELMAN, 1974, p. 103-105).

Por fim, Michel Marie Le Ven, em sua tese *As classes sociais e o poder político na formação espacial de Belo Horizonte*, apresentada em 1977, aborda o estabelecimento das colônias na nova capital como parte de uma política oficial de distribuição das classes sociais no espaço da cidade. Assim, a criação dos núcleos coloniais seria meio para povoar as áreas periféricas com um grupo de trabalhadores que interessava ao governo mineiro conservar junto à cidade, produzindo alimentos em um "cinturão verde em torno da Nova Capital" e

fornecendo mão-de-obra qualificada para a construção civil. Para Le Ven, o povoamento seria, pois, o principal objetivo do estabelecimento das colônias¹⁴ (LE VEN, 1977, p. 78).

Em suma, podemos dizer que esses autores captaram nexos das iniciativas de colonização com a nova cidade, sem entretanto estabelecer plenamente os motivos, as premissas e as conseqüências da associação do empreendimento de modernização em bases agrárias à Cidade de Minas.

Portanto, consideramos ser necessário tornar explícitas as relações entre o desenvolvimento econômico regional e o estabelecimento dos núcleos coloniais suburbanos, do campo prático de demonstração e da colônia do Barreiro. Essas três iniciativas estavam imbricadas, não apenas por terem como cenário a nova capital e por tratarem da mão-de-obra rural, mas por serem produtos de dois projetos políticos, um de colonização e o outro de ensino agrícola, que pretendiam modernizar a agricultura mineira e que foram constituídos nos termos da estratégia de diversificação econômica que caracterizou as ações do Estado na primeira década republicana.

O projeto político de colonização dizia respeito, em essência, à introdução de imigrantes europeus e articulava-se à política de terras. O estabelecimento de núcleos coloniais era, em princípio, parte de um dispositivo de atração de imigrantes que teve origem na aprovação da Lei n. 601, em 18 de setembro de 1850. Essa *Lei de Terras* estabeleceu regras que reservavam a posse de terras agrícolas apenas àqueles que pudessem comprá-las, ou seja, que fossem capazes de adquirir onerosamente direitos de propriedade. Como salienta Emília Viotti da Costa, os setores mais dinâmicos das elites brasileiras buscaram, com a aprovação da *Lei de Terras*, criar mecanismos que assegurassem o fornecimento de mão-de-obra assalariada à grande lavoura, substituindo o trabalho cativo em vias de extinção com a proibição do tráfico de escravos africanos, aprovada também em 1850. (COSTA, 1999a, p. 181). Um desses mecanismos previstos na *Lei de Terras* era a subvenção da imigração estrangeira e o assentamento de imigrantes em colônias agrícolas (BRASIL, 2005). A partir de então, imigração, colonização, posse da terra e trabalho não mais deixaram de ser questões inter-relacionadas.

Já o projeto político de ensino agrícola referia-se, sobretudo, à transição do trabalho escravo para o trabalho livre, preparando melhor a mão-de-obra rural, de forma a

¹⁴ Entretanto, devemos salientar que não há evidências claras na documentação da CCNC e da Repartição de Terras e Colonização do propósito, identificado por Le Ven, de segregar as camadas mais baixas da população na periferia da nova cidade. Adiante, no capítulo 4, discutiremos esse argumento do autor.

integrar os trabalhadores agrícolas em uma sociedade modernizada, na qual as práticas do campo incorporariam valores do progresso e da técnica.

No caso mineiro, o empreendimento de mudança da capital e de construção de uma nova cidade dominou o debate político nos primeiros anos da República, sem, entretanto, impedir que os demais temas associados ao desenvolvimento econômico também influíssem no processo de construção do Estado e dessem origem a outras iniciativas políticas, dentro do quadro da estratégia de diversificação econômica. De fato, a Cidade de Minas acabou por atrair para si outros empreendimentos modernizantes.

Assim, o governo mineiro buscou associar iniciativas de modernização em bases agrárias - como a criação de núcleos coloniais e de um estabelecimento de ensino agrícola - à construção da nova capital, empreendimento que, como vimos, pretendia promover, em bases urbanas e industriais, o desenvolvimento regional. Essas iniciativas, nas cercanias da nova cidade, inseriram-se claramente no esboço de um projeto de modernização agrária. Moldado pela estratégia de diversificação econômica, esse esboço foi enunciado pelo presidente do Estado, Crispim Jacques Bias Fortes, em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro, em junho de 1897:

a diminuição do custo da produção agrícola não é problema que se possa resolver simplesmente com a introdução de novos trabalhadores, que venham multiplicar os braços empregados na lavoura; o aumento de braços resolve apenas uma parte do problema, pertencendo a outra, como já tenho aludido, ao desenvolvimento da capacidade produtora pela vulgarização dos métodos racionais de cultura. Convencido disto e no pensamento de conseguir o desejado resultado, o governo tem procurado dar o maior desenvolvimento possível ao ensino agrícola, experimental e prático, certo de que nenhum serviço de mais saltares efeitos pode ser prestado ao estado, do que difundir pela lavoura os processos aperfeiçoados de trabalho, o emprego dos meios mecânicos de cultivar a terra, o conhecimento das variadas aptidões desta, que a habilite a retirar dela todos os proveitos de que é capaz. Obedecendo a esse programa, o governo reformou os planos de ensino dos Institutos Zootécnico de Uberaba e Agrônomo de Itabira, transformando-os em verdadeiras escolas práticas e iniciou os campos de demonstração destinados a ministrar o ensino primário, prático e intuitivo da cultura racional. Deu organização aos campos de demonstração o regulamento de 22 de agosto de 1896, estando definitivamente instalados três, em Entre Rios, Oliveira e Belo Horizonte. É ainda cedo para que se possa apreciar com exatidão os resultados destes estabelecimentos; entretanto, nenhuma dúvida pode haver quanto à utilidade das experiências que têm sido neles iniciadas, relevando mencionar as que se referem à adaptação de plantas estrangeiras, principalmente no que concerne às forragens, ao preparo do solo, ao emprego dos adubos e à irrigação (MINAS GERAES, 1897a, p. 21-22).

A CCNC, talvez pela necessidade de concentrar esforços nas obras de construção da cidade, teve pequena participação nas iniciativas de modernização agrária associadas à nova capital, empreendidas pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Assim, o estabelecimento da colônia do Barreiro e do campo prático de demonstração foram feitos respectivamente pelo engenheiro Arthur Thiré, funcionário da Repartição de Terras e Colonização, e pelo agrônomo Leon Quet, auxiliar do inspetor-geral do Ensino Agrícola, o ex-diretor da Escola de Minas de Ouro Preto, Henri Gorceix, conforme se verifica no relatório apresentado por Francisco Sá, secretário da Agricultura, em maio de 1897¹⁵ (MINAS GERAES, 1897b, p.132-133, 161-162). Os cinco núcleos da zona colonial da Cidade de Minas, por sua vez, foram planejados e implantados em 1898, após a extinção da CCNC, por agrimensores da Repartição de Terras e Colonização, dirigida, desde março de 1895, pelo engenheiro Carlos Prates¹⁶ (MINAS GERAES, 1899a, p. 290).

Em termos imediatos, tanto a colônia do Barreiro quanto o campo prático de demonstração não tiveram sucesso. As dificuldades na implantação da colônia foram grandes. Lotes foram demarcados e ocupados por imigrantes, mas não foram adiante os relativamente ambiciosos planos de Thiré, que pretendia montar um engenho de mandioca e cana para processar não apenas a produção da colônia, mas também a das propriedades vizinhas. Dois anos após ser dada como implantada, a colônia do Barreiro já estava extinta (MINAS GERAES, 1895g; MINAS GERAES, 1900c, p. 130). Em 1907, o governo mineiro tentou

¹⁵ A atuação da CCNC nesses empreendimentos foi muito limitada. Para a instalação do campo prático de demonstração, o escritório técnico da CCNC forneceu levantamentos topográficos e cadastrais da fazenda do Leitão. Os núcleos coloniais suburbanos provavelmente foram traçados sobre a *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, produzida pelo escritório técnico da CCNC, documento cartográfico que foi a base de todo o plano da nova cidade (MINAS GERAES, 1897c, p. 136; MINAS GERAES, 1895b). O plano da colônia do Barreiro e o traçado de uma estrada de rodagem que ligasse o núcleo à nova cidade foram estudados pela seção de topografia da CCNC, segundo informou Aarão Reis, na exposição que apresentou ao presidente do Estado ao deixar a direção da construção da nova cidade, em maio de 1895 (REIS, 1895a, p. 18; MINAS GERAES, 1895a). Mas, como se verifica em ofícios do diretor da colônia do Barreiro, os trabalhos de implantação do núcleo não foram executados pelo corpo técnico da CCNC. Ainda assim, de acordo com esses mesmos ofícios, todo o dinheiro para as despesas de implantação dessa colônia foi enviado pelo governo mineiro através da tesouraria da CCNC (MINAS GERAES, 1895g).

¹⁶ Todos os citados, exceto o agrônomo, tinham laços com a Escola de Minas. Gorceix, era o fundador da escola. Thiré havia sido lente de geometria descritiva e de exploração de minas e metalurgia entre 1878 e 1887, período em que Francisco Sá e Carlos Prates lá estudaram. Na primeira fase dos trabalhos da CCNC, entre 1894 e 1895, trabalharam sob a direção de Aarão Reis outros nove engenheiros egressos da escola de Ouro Preto. Três desses engenheiros permaneceram na CCNC, após maio de 1895, quando o quadro técnico foi reduzido, sob a chefia de Francisco Bicalho. Entre 1897 e 1899, pelo menos dois agrimensores da Repartição de Terras e Colonização, diplomados pela escola de Ouro Preto, trabalharam na implantação dos núcleos coloniais da Cidade de Minas. Assim, pelo menos dois ex-professores e treze egressos da Escola de Minas participaram diretamente dos empreendimentos de modernização ligados à mudança da capital do estado. Até 1899, a Escola de Minas diplomou 97 engenheiros, a partir de 1878, e 68 agrimensores, a partir de 1886 (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 86, 174-176, 193; BARRETO, 1996, v. 2, p. 113-121, 344-345; MINAS GERAES, 1897b, p. 272-278).

mais uma vez organizar uma colônia nas terras que ainda conservava na fazenda do Barreiro. Dessa vez, rebatizado como núcleo colonial Vargem Grande, o empreendimento foi bem sucedido, como adiante veremos (MINAS GERAES, 1908b, p. 15-16; MINAS GERAES, 1926, p. 369).

O campo prático de demonstrações, por sua vez, teve vida muito mais curta. Após um início promissor, foi desativado em outubro de 1898, já no governo de Francisco Silviano Brandão, juntamente com toda a estrutura de ensino agrícola que estava sendo organizada por Henri Gorceix, inclusive com o fechamento do Instituto Agrônomo de Itabira e do Instituto Zootécnico de Uberaba. As razões do fracasso do ensino agrícola nos moldes propostos por Gorceix e por Francisco Sá foram as mesmas do insucesso da colônia do Barreiro: dificuldades financeiras do Estado, causadas pela séria crise econômica desencadeada, já por volta de 1896, pela baixa dos preços internacionais do café, justamente no momento em que a produção cafeeira de Minas Gerais estava em expansão.

A queda dos preços do café desestabilizou as finanças do governo mineiro, pois, como nos lembra Maria Efigênia Lage de Resende, mais de 70% da receita arrecadada entre 1895 e 1897 vieram do imposto de exportação do café (RESENDE, 1982, p. 35, 220). A difícil situação econômico-financeira foi enfrentada pelo governo de Francisco Silviano Brandão¹⁷ basicamente através do corte de despesas públicas, o que comprometeu os chamados gastos extraordinários, em especial o prosseguimento das obras de construção da nova cidade, na qual o governo já se encontrava instalado desde dezembro de 1897, os projetos de imigração e colonização e o ensino agrícola. Tentativas de implantação do imposto territorial rural fracassaram por pressões dos agricultores e o governo mineiro ainda abriu mão, como vimos, de parte significativa da renda do imposto de exportação do café, procurando minorar as perdas dos cafeicultores (MINAS GERAES, 1900b, p. 43-47). A crise

¹⁷ Francisco Silviano de Almeida Brandão (1848-1902) foi um dos signatários do manifesto republicano de 1870, ano em que ingressou no curso da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro. Formado em 1875, estabeleceu-se em Pouso Alegre, no Sul de Minas, onde fundou um Clube Republicano, em 1877. Em 1880, desvinculou-se do Partido Republicano e, pelo Partido Liberal, foi deputado provincial (1880-1881) e deputado geral (1881-1884). Abolicionista, foi novamente eleito deputado geral em 1889. Proclamada a República, aderiu ao novo regime e, como senador, participou do Congresso Constituinte estadual, em 1891, permanecendo, a seguir, no Senado Mineiro. Entre julho de 1892 e setembro de 1895, foi secretário do Interior, no governo Afonso Pena. Em seguida, foi presidente do Senado Mineiro. Presidente do Estado, a partir de setembro de 1898, enfrentou séria crise econômica, motivada pela queda dos preços do café. No poder, comandou a consolidação do Partido Republicano Mineiro (PRM) como máquina oligárquica, juntamente com Francisco Salles e Crispim Jacques Bias Fortes. Em fevereiro de 1902, afastou-se do governo para disputar a eleição para vice-presidente da República. Eleito, mas com problemas de saúde, não reassumiu o governo mineiro e seu mandato, que se encerraria em 7 de setembro de 1902, foi completado pelo vice-presidente do Estado, Joaquim Cândido da Costa Sena. Morreu em 26 de setembro do mesmo ano, 50 dias antes da data marcada para sua posse como vice-presidente da República (ABRANCHES, 1918, v. 1, p. 137-138; RESENDE, 1982, p. 159-175).

econômica demonstrou, de forma amarga, a inconsistência da política fiscal de então, que permitiu que as finanças públicas ficassem dependentes de um único produto de exportação, o café. Já experimentando os efeitos da queda dos preços do grão sobre a arrecadação estadual, Bias Fortes, em suas mensagens, apontou essa dependência como a maior ameaça à estabilidade da economia regional e, conseqüentemente, à autonomia mineira. A diversificação econômica foi, então, apresentada como meio de o Estado deixar de ser dependente da lavoura cafeeira. Para firmar a economia regional e o Estado em bases mais seguras, Bias Fortes enfaticamente recomendou a policultura, ou seja a diversificação da produção agrícola. (MINAS GERAES, 1896a, p. 39-40; MINAS GERAES, 1897a, 16-17).

Talvez por propiciar ao governo mineiro maiores condições de gerir um extraordinário estoque de terras nos arrabaldes da nova capital, talvez por oferecer uma base para a diversificação da produção agrícola, a implantação da zona colonial da Cidade de Minas seguiu em frente, mesmo em meio à crise econômico-financeira. Ao longo de 1898 e do primeiro semestre de 1899, os agrimensores da Repartição de Terras e Colonização demarcaram lotes, que foram ocupados a princípio pelos derradeiros imigrantes trazidos da Europa à custa do Estado e por operários que participavam das obras de construção da nova capital.

O empreendimento da zona colonial revelou-se mais duradouro do que o campo prático de demonstração e a colônia do Barreiro. A proximidade da cidade e o desenvolvimento do mercado local certamente impediram que o destino das cinco colônias suburbanas fosse o mesmo da colônia do Barreiro, ou seja, a extinção prematura. Por volta de 1910, pouco antes de esses núcleos coloniais serem liberados da tutela do Estado, a zona colonial era um estabelecimento agrícola consolidado, relativamente próspero e vinculado ao mercado belo-horizontino. Porém, como empreendimento de modernização agrária a zona colonial não correspondeu às expectativas do governo mineiro, tendo pouca significação como indutor da renovação das técnicas agrícolas, como centro de diversificação da produção rural e como espaço de formação de mão-de-obra e de fixação de imigrantes europeus.

Ao avaliar o empreendimento de colonização promovido pelo governo mineiro nos subúrbios da nova capital é preciso buscar não apenas compreender as intenções originais desse projeto, mas abordar a formação, a ocupação e as vicissitudes que marcaram os núcleos coloniais suburbanos em sua inserção na vida da cidade. Adiante, trataremos com maior profundidade da trajetória dos núcleos coloniais suburbanos.

Para o momento, devemos destacar que o estabelecimento da zona colonial, iniciativa de modernização agrária, associada ao projeto de construção da Cidade de Minas,

alterou, de forma significativa, a organização espacial proposta no plano da CCNC para os subúrbios da nova capital. Podemos considerar que a implantação da zona colonial representou uma ruptura, ou pelo menos uma deflexão, na concepção urbana proposta pela CCNC. Entretanto, como procuramos demonstrar, esses dois empreendimentos tinham muito em comum: ambos devem ser considerados como iniciativas de modernização regional, empreendidas pelo governo mineiro segundo uma estratégia de diversificação econômica. Estimular a auto-suficiência da economia mineira, de modo a assegurar ao estado autonomia em relação à União e, principalmente, promover o desenvolvimento regional, superando o atraso face ao centro econômico do país, foram os objetivos dessas iniciativas que se construíram a partir da idéia de mudança da capital de Minas Gerais.

Para além de abastecer de gêneros a população urbana e de, através do parcelamento de terra agrícola, povoar e controlar terrenos que a CCNC havia reservado para ocupação futura - como a historiografia de Belo Horizonte corrente e corretamente interpreta o estabelecimento dos núcleos coloniais suburbanos - o projeto da zona colonial buscou modernizar a agricultura da região e estimular a diversificação da produção agrícola. O projeto da Cidade de Minas procurou criar um centro urbano que, através da industrialização, pudesse polarizar as diversas regiões mineiras, beneficiando e processando a produção agropecuária do estado, produzindo e distribuindo mercadorias e unificando e consolidando o mercado interno mineiro.

Esses dois empreendimentos foram moldados pelo ideal do progresso e pela convicção do governo mineiro de que o progresso material poderia fazer o estado avançar e se desenvolver, alcançando o patamar ocupado pelos países então considerados como modelo de civilização. É o que claramente expressou o presidente do Estado, Bias Fortes, em trecho da mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em junho de 1898, no qual justificou os gastos extraordinários do governo em iniciativas modernizadoras e preconizou uma nova orientação para a ação futura do Estado:

as despesas extraordinárias, que aprouve ao legislador decretar no sentido de aparelhar o estado para todos os cometimentos que a civilização impõe aos povos adiantados, estão feitas, e empregados todos os recursos neste pensamento liberalmente concedidos. O estado acha-se dotado, como disse, do que neste sentido podia exigir; é tempo, pois, de parar nesta política, aliás generosa, que levada a excesso, poderia desequilibrar o funcionamento regular de sua vida financeira, acumulando-lhe encargos novos, que suas forças ordinárias não poderiam suportar, embora estejam perfeitamente equilibradas para os compromissos já contraídos. É preciso deixar que os novos elementos funcionem e que o Estado comece a colher resultados

compensadores dos sacrifícios que de boa mente se impôs (MINAS GERAES, 1898a, p. 41).

Importa-nos, então, discutir o que seria a idéia e o ideal de progresso no século XIX, para compreendermos como essas concepções se fizeram presentes tanto no projeto da Cidade de Minas quanto no da zona colonial. Buscaremos também situar, brevemente a modernização mineira no quadro de um pensamento sobre a modernização brasileira e suas relações com a modernidade dos "povos adiantados", ou seja, da Europa e dos Estados Unidos.

O IDEAL DO PROGRESSO E A NOVA CAPITAL

De acordo com Le Goff, a idéia de progresso, "conceito eminentemente ocidental", refere-se a dois processos articulados, porém distintos. A transformação das condições materiais de vida teria seu reflexo - positivo, segundo alguns, negativo para outros - no comportamento político e moral das pessoas e da própria sociedade. Nos diz Le Goff:

com efeito, a idéia de progresso é dupla. Implica, por um lado, [...], um objectivo ou, pelo menos, uma direcção e, por outro lado, tal finalidade implica um juízo de valor. [...] É aqui que intervém a distinção entre progresso científico e técnico e progresso moral. Se o primeiro foi, desde a Antiguidade, semi-percebido (sic), o segundo foi negado quase sistematicamente até ao século XVIII. Em seguida, espalhou-se a idéia - não necessariamente nos meios 'materialistas' - de que o progresso tecnológico arrastava consigo o progresso político senão o moral, enquanto que noutros meios, e sobretudo desde uns cinquenta anos, se impunha a idéia de que não só o progresso moral não tinha seguido o progresso técnico, mas que tinha também efeitos deletérios sobre a moralidade individual e coletiva (LE GOFF, 1984, p. 339, português de Portugal).

Ernest Tuveson, no verbete *Progresso*, do *Dicionário do pensamento social do século XX*, também destaca a idéia de progresso como busca deliberada de determinado patamar de desenvolvimento material e aponta a associação desse avanço à transformação das condições sociais. Assim, a idéia de progresso seria

idéia de que o esforço intencional, concentrado, freqüentemente de um grupo organizado, guiado pelo conhecimento crescente da natureza, pudesse realizar metas definidas de melhoria da 'condição humana' de forma objetivamente mensurável - e de que tal esforço é de grande valor moral e espiritual. Essa idéia, a par das instituições de governo representativo

baseadas no sufrágio universal, tem sido a força de mais duradoura influência no mundo moderno (TUVESON, 1996, p. 614).

Tuveson nos diz também que o progresso "tornou-se o ideal que expulsa todos os outros, como a espiritualidade e o aprimoramento pessoal". A idéia de progresso deu origem nas sociedades ocidentais a um culto da mudança, que as alienou de outras sociedades para as quais preservar "um modo de vida divinamente revelado" permaneceu condição essencial. Nos países ocidentais, a preponderância do ideal do progresso também trouxe o desprezo ao passado (TUVESON, 1996, p. 615).

Segundo Le Goff, a idéia de progresso foi construída nos domínios das ciências entre os séculos XV e XVIII. O surgimento da imprensa e a Revolução Francesa seriam os marcos temporais dessa construção. No século XVIII, a idéia de progresso tendeu a se generalizar, difundindo-se a partir do ambiente das ciências para os campos da história, da filosofia e da economia política (LE GOFF, 1984, p. 346). Ainda que, de acordo com Le Goff, a idéia de natureza tivesse mais força no século das Luzes que a idéia de progresso, esta se disseminou e produziram-se obras que destacavam a evolução histórica, que demonstravam confiança no progresso, que deslocavam a utopia do espaço para o tempo, projetando a sociedade humana do futuro como melhor e mais feliz do que a do presente. A Revolução Francesa representou o triunfo político e ideológico da idéia de progresso, ainda que os revolucionários fizessem poucas menções a esse conceito. Assim,

a apoteose desta ideologia do progresso dá-se, em plena revolução, com o *Esquisse d'un tableau historique des progrès de l'esprit humain* (1793-94) de Condorcet. Este insiste também na importância das ciências e das técnicas, como, por exemplo, a imprensa. Mas a idéia de que o progresso no conhecimento é causa do progresso social e gera liberdade e igualdade é nova, ou não tinha nunca sido enunciada com tanta força. Além disso, o progresso tanto ilumina o futuro como o passado [...] (LE GOFF, 1984, p. 350, português de Portugal).

A menção ao marquês de Condorcet (1743-1794) tem aqui especial significado se lembrarmos que esse matemático, filósofo, economista e político francês foi, de acordo com Heliana Angotti Salgueiro, um autor fundamental na formação intelectual e na atuação profissional de Aarão Reis, que

seguiu a trajetória clássica dos engenheiros saint-simonianos na França: formação politécnica, publicação de panfletos, opúsculos, tratados científicos e engajamento nas grandes obras públicas. Revelou, em cada cargo ocupado, interesse pela causa do "progresso", amor à humanidade e ao bem público - de acordo com os pensadores iluministas que lia,

especialmente Condorcet, e conforme os princípios da economia social que dominavam o pensamento de sua geração. [...] Reis parte de Condorcet, passa por Saint-Simon e pelo positivismo heterodoxo da ala *littreísta*, para finalmente abraçar os estereótipos comtianos mais conservadores em sua obra da maturidade, *Economia política, finanças e contabilidade*¹⁸, síntese dos eixos principais do seu pensamento (SALGUEIRO, 1997, p. 28).

Na segunda metade do século XVIII se desenvolveu um pensamento econômico influenciado pela idéia do progresso. Na França, a escola dos fisiocratas reconhecia na agricultura a capacidade de realmente gerar riqueza e progresso. O escocês Adam Smith (1723-1790), por sua vez, apresentava em 1776, em seu tratado sobre a riqueza das nações, a história de um gradual progresso econômico da sociedade humana (LE GOFF, 1984, p. 350).

A partir da Revolução Francesa, a idéia de progresso difundiu-se, tornando-se um dos conceitos básicos do século XIX na Europa e nos países a ela ligados: "o século XIX foi o grande século da idéia de progresso" (LE GOFF, 1984, p. 353). Essa difusão foi apoiada, por um lado, nos progressos científico e técnico e nas transformações das condições de vida decorrentes da Revolução Industrial e, por outro lado, nos progressos do liberalismo, da instrução e da democracia.

Nesse contexto, pensadores burgueses e, também, precursores do socialismo, buscaram determinar as leis que explicassem o progresso, tanto material quanto moral. Em especial, os chamados "socialistas da utopia" dedicaram-se a pensar e a propor projetos de desenvolvimento da sociedade, com base no progresso e na Ciência. Devemos destacar Henri de Saint-Simon (1760-1825), primeiro porque ele ocupa, como nos diz Le Goff,

um lugar especial no socialismo utópico, sobretudo porque as suas idéias, para além de terem influenciado teóricos e economistas, foram também adoptadas por numerosos industriais e homens políticos da França do século XIX (LE GOFF, 1984, p. 354, português de Portugal).

Segundo, porque Saint-Simon, como vimos, também teria influenciado o pensamento de Aarão Reis. Saint-Simon afirmava que somente o progresso científico e técnico poderia assegurar a prosperidade da França. Identificando nos príncipes, nos funcionários, no clero, nos comerciantes e nos proprietários os entraves ao progresso material e moral, Saint-Simon propunha que o governo fosse entregue aos industriais, estes sim os verdadeiros "motores do progresso" (LE GOFF, 1984, p. 355).

¹⁸ Essa obra de Aarão Reis, publicada em 1918, foi escrita como compêndio da cadeira de Economia Política, Finanças e Estatística da Escola Politécnica, do Rio de Janeiro (SALGUEIRO, 1997, p. 192).

Para Le Goff, a expressão mais acabada da ideologia do progresso encontra-se, nas décadas de 1830 a 1850, em Auguste Comte (1798-1857), que propôs uma sistematização de todos os pensamentos humanos como base para a reorganização da sociedade, de modo a assegurar a ordem e o progresso. O desenvolvimento gradual dessa sistematização filosófica faria emergir uma nova autoridade, capaz de levar avante a reorganização social, tanto na vida pública quanto na vida privada, de modo progressivo e com base em princípios fixos de juízo e de conduta. Segundo Le Goff, essa concepção elitista de autoridade nos mostra que "a ideologia do progresso não está inevitavelmente ligada ao espírito democrático" (LE GOFF, 1984, p. 355).

De acordo com Heliana Angotti Salgueiro, "tanto a trajetória quanto o pensamento de Aarão Reis inscrevem-se na ala dos positivistas heterodoxos imbuídos de um progressismo cívico"¹⁹ (SALGUEIRO, 1997, p. 59). Edmundo Campos Coelho nos lembra que os egressos da Escola Central, do Rio de Janeiro, mais tarde chamada Politécnica, na qual se formou Aarão Reis, têm sido muitas vezes tomados *a priori* como positivistas (COELHO, 1999, p. 208). Alguns o foram efetivamente e, junto com Aarão Reis, fizeram parte do quadro técnico da CCNC. Assim, Francisco Saturnino de Brito e Francisco Bhering foram relacionados - juntamente com um dos auxiliares da CCNC, Otávio Barbosa Carneiro - por Ivan Lins na sua *História do positivismo no Brasil* (LINS, 1964 *passim*). Ainda que não tenhamos elementos para afirmar que todos os engenheiros da CCNC, mesmo os egressos da Escola Politécnica ou os relacionados pessoal e profissionalmente a Aarão Reis, fossem positivistas, ortodoxos ou heterodoxos, é importante ressaltar que o pensamento de Auguste Comte influenciou o ideário brasileiro da segunda metade do século XIX, circulando nas elites intelectuais do país, como veremos adiante. Esteve presente na Escola Politécnica, principal centro de formação dos engenheiros brasileiros no Império, marcando o aprendizado e, por conseguinte, a produção dos profissionais por ela diplomados.

A ideologia do progresso avançou nas últimas décadas do século XIX, impulsionada pelas teorias científicas de Charles Darwin (1809-1882) e de Herbert Spencer (1820-1903). O impacto das teorias evolucionistas conduziu à terceira fase do

¹⁹ Na França, por volta de 1875, os positivistas estavam, segundo Heliana Angotti Salgueiro, divididos em duas linhas rivais: os positivistas ortodoxos, apegados a uma leitura dogmática e teológica das doutrinas de Auguste Comte, e os heterodoxos, tributários do positivismo laico de Émile Littré, discípulo de Comte (SALGUEIRO, 1997, p. 58). Lalande nos adverte que, mesmo se ligando à de Auguste Comte, a doutrina de Littré se afastava do positivismo primitivo. De acordo com Lalande, as teses de Littré enfatizavam o conhecimento dos fatos, fornecido pelas ciências experimentais, nas quais a experiência e a renúncia a todo e qualquer *a priori* seriam forma de atingir, não o domínio das "coisas em si", inacessível ao pensamento, mas relações e leis (LALANDE, 1999, p. 824-825).

desenvolvimento da idéia de progresso. Este, concebido então como necessidade benfazeja, difundiu-se na Europa ocidental e nos Estados Unidos (LE GOFF, 1984, p. 356).

Entre 1840 e 1890, o desenvolvimento econômico e industrial dos países europeus, dos Estados Unidos e, mais tarde, do Japão coincidiu com o triunfo da ideologia do progresso. Por outro lado, despertou, então, a incerteza sobre o progresso moral de sociedades que se transformavam de modo rápido e amplo. As idéias antiprogressistas ganharam peso com a ideologia reacionária que tomou forma, sobretudo na França, em oposição à ruptura promovida pela Revolução Francesa. O valor da ideologia do progresso foi, assim, posto em xeque pelas dúvidas acerca dos benefícios trazidos pelo progresso material, pela rejeição dos conservadores às transformações sociais decorrentes do desenvolvimento econômico e da industrialização e pela ideologia da reação, apesar de os reacionários de então raramente se reconhecerem como antiprogressistas (LE GOFF, 1984, p. 356-360).

O conceito de progresso é, portanto, idéia dupla, que se refere tanto ao progresso moral, no que diz respeito a condutas e valores sociais, quanto ao progresso material, diretamente relacionado às transformações materiais das condições de vida. A Revolução Francesa assinalou a apoteose de uma ideologia do progresso, carregada da convicção de que o progresso científico e técnico acarretaria o progresso moral. Esta ideologia triunfou na Europa nos anos de 1840 a 1890, assinalados pela confiança no progresso material e pela certeza, presente em especial no pensamento positivista, de que o conhecimento técnico e científico gera o progresso social.

A mudança da capital mineira e a construção de uma nova cidade devem ser compreendidas como iniciativas que, através do progresso material, buscavam transformar a sociedade e promover o progresso moral. O projeto da Cidade de Minas partiu da convicção das elites mineiras de que a sociedade brasileira como um todo deveria mudar e ser melhorada, superando a herança da escravidão. Nesse sentido, o espaço da nova cidade foi concebido não para uma massa ignorante, mas para uma população que pudesse aprender a viver em um meio urbano delineado de acordo com padrões técnicos avançados, dotado de uma infra-estrutura urbana sofisticada, comparável àquelas em implantação nas cidades européias e americanas.

Assim, o plano da CCNC foi pensado de modo que a Cidade de Minas pudesse incorporar, em condições técnicas apuradas, uma rede de transporte composta por linhas de bondes distribuídas ao longo das avenidas e por linhas de estrada de ferro, com suas respectivas oficinas. Para o transporte urbano e a iluminação pública foram previstos serviços de eletricidade, aproveitando a princípio uma queda d'água no ribeirão Arrudas, a jusante da

nova cidade. As ruas foram projetadas prevendo a colocação das tubulações de uma rede abrangente de distribuição de água potável e de outra para a coleta das águas servidas, completada por uma estação de tratamento dos esgotos que deveriam ser lançados ao ribeirão e ao rio das Velhas. Mesmo a incongruência entre o rigoroso traçado geométrico das ruas da área urbana e os cursos d'água que atravessavam essa parte da nova cidade, considerada por Francisco Saturnino de Brito como defeito do traçado sanitário (BRITO, 1915, p. 27), revelaria a confiança de Aarão Reis na capacidade da engenharia ajustar o meio físico às características de qualquer traçado urbano, regular ou irregular, retilíneo ou sinuoso. No traçado proposto por Aarão Reis, ruas e avenidas foram projetadas de modo a permitir a insolação, o arejamento e a arborização dos espaços da cidade, criando um ambiente salubre, capaz de abrigar uma população saudável. O plano da CCNC distribuiu pelo espaço da cidade, tanto na área urbana quanto na zona suburbana, equipamentos como escolas, mercado, hospitais e jardins que propunham uma vida urbana ajustada às demandas colocadas pela modernização almejada pelas elites mineiras. Por fim, o arranjo urbano proposto no plano da Cidade de Minas foi organizado de modo a enfatizar os grandes edifícios públicos, fazendo do poder a grande referência espacial e denotando, simbolicamente, o compromisso do Estado com a modernização mineira.

O sentido pedagógico da organização espacial proposta no plano da CCNC e do projeto político de construção da Cidade de Minas foi ressaltado por Cynthia Greive Veiga:

inserir Minas Gerais no tempo da história constitui a base de uma nova era, pelo estabelecimento de dimensões racionais no tratamento da propriedade, das relações de trabalho, das relações sociais e culturais, um sentido novo da política implicado na tarefa de começar aparentemente do nada, transformar a região em oficina de trabalho e negócios configurando a concretização ideal da dimensão de progresso e de civilidade, no sentido de reeducar as pessoas, reorientar seus caminhos, "acorda-las" para a modernidade. A planta de Belo Horizonte traz a marca do redimensionamento material e cultural de uma população, também unindo a perspectiva pedagógica do príncipe [o poder] com os recursos da ciência moderna, objetivando evitar erros do passado e abrindo caminhos para o futuro (VEIGA, 2002, p. 101).

Assim, propondo novas condições de vida, a Cidade de Minas transformaria a sociedade mineira. Para viver nos espaços da nova cidade, homens e mulheres deveriam mudar, adquirir novos hábitos, criando novas formas de morar, de circular, de se comportar, estabelecendo novas relações sociais e novos laços com o poder, ou seja, transformando-se em cidadãos do novo Estado federado. À nova cidade caberia formar esse novo cidadão. Nessa perspectiva pedagógica, podemos compreender uma frase do discurso feito pelo ex-

secretário da Agricultura, Francisco Sá, na solenidade de inauguração da nova capital, citado por Abílio Barreto: "a *urbs* está criada, faltando, porém, a *civitas*" (BARRETO, 1996, v. 2, p. 752).

A modernização em bases urbanas e industriais proposta pelo projeto político de construção de uma nova cidade capital deve ser considerada, portanto, como processo que visava desenvolver a economia regional, vincular o estado ao mercado internacional e, sobretudo, transformar a sociedade mineira, integrando-a na modernizada sociedade ocidental.

A associação a esse projeto político da Cidade de Minas do empreendimento de modernização agrária representado pela zona colonial propôs outra forma para a desejada transformação da sociedade mineira. O progresso material, decorreria da diversificação da produção, da renovação das práticas rurais e, como vimos, da incorporação à população da cidade de uma classe de pequenos agricultores, preferencialmente europeus, trazendo novos valores, novas técnicas e novos modos de vida. O sentido pedagógico da modernização agrária se faria presente na Cidade de Minas não apenas pelo estabelecimento do campo prático de demonstração, mas também pelo exemplo a ser dado pelos pequenos agricultores das colônias que, na expectativa da Repartição de Terras e Colonização, seriam modelos para os demais agricultores mineiros, em especial os ex-escravos e os homens livres pobres, apegados ainda a hábitos arcaicos e práticas rotineiras de cultivo da terra. Assim, a modernização agrária contribuiria para o progresso moral, transformando a sociedade.

Devemos salientar que, ao promover os dois empreendimentos de modernização associados à Cidade de Minas, o governo mineiro procurou tanto superar o relativo atraso do estado face ao Rio de Janeiro e a São Paulo quanto aproximar o estado de padrões europeus e americanos, mais avançados. Os processos de modernização brasileira, por sua vez, também eram caracterizados pela consciência do atraso brasileiro face aos centros da civilização ocidental, Europa e Estados Unidos. Deste modo, a modernização mineira, imbricada na modernização brasileira, se distinguiu pelo confronto entre a realidade local e o ideal que se pretendia alcançar. Desse confronto, decorriam a consciência do atraso e o estranhamento face à modernidade européia e americana. Assim, é precisamos abordar o pensamento brasileiro que a partir desse estranhamento presidia as ações que buscavam superar o atraso e levar o país ao mesmo patamar dos centros da civilização ocidental. E precisamos, ainda, discutir a modernidade européia e americana que servia de modelo e meta para as modernizações brasileira e mineira.

A MODERNIZAÇÃO BRASILEIRA, REFORMISMO E ESTRANHAMENTO

A mudança da capital mineira e a construção da Cidade de Minas ocorreram após a Abolição e a proclamação da República, duas transformações significativas da vida brasileira. A supressão do trabalho escravo acarretou uma crise de mão-de-obra que afetou o setor agroexportador e se refletiu em outros setores da economia mineira. Para além dessas dificuldades materiais, a Abolição colocou em novos termos as relações entre as camadas mais baixas da população e as elites. O novo regime republicano se fez acompanhar pela instauração da federação, que deu às antigas províncias ampla autonomia, apresentando às elites locais a tarefa de organizar os novos Estados e a possibilidade de buscar caminhos próprios de forma a reforçar interesses regionais. Em particular, a construção da Minas Gerais republicana foi assinalada pelo ideal do progresso, pela ânsia de modernização e pelo desejo de assegurar a unidade do estado, de modo a conservar a autonomia regional em meio à conturbada consolidação da República e a obter condições favoráveis para a participação destacada do estado no jogo de poder no plano da União.

Abolição e República, portanto, colocaram em novas bases a vida política, econômica e social do país e deram novos sentidos à modernização brasileira em curso desde os anos 1860, marcada por um reformismo que pretendia superar a distância entre o Brasil e os países mais avançados da Europa e os Estados Unidos. Esse reformismo foi buscado por segmentos da elite imperial pelo menos desde 1865, quando ganhou vulto a campanha antiescravista que levou à aprovação da Lei do Ventre Livre, em setembro de 1871, e o debate pela adoção de um sistema de eleições diretas no Império. Essa primeira campanha abolicionista e a luta por eleições livres foram caracterizadas pela emergência de um novo pensamento liberal em meio ao dinamismo econômico e social que se seguiu à supressão do tráfico de escravos em 1850, com a expansão da economia agroexportadora, dentro de um quadro internacional promissor, com o crescimento das cidades e do mercado interno e com o lento, mas inexorável, incremento do trabalho assalariado. Ou seja, dentro de um processo de modernização no qual capitais egressos do mercado de escravos tiveram peso significativo. Assim, nos disse Caio Prado Júnior, em 1933, no seu *Evolução política do Brasil*:

assinala-se portanto este período que se inaugura com a segunda metade do século passado pelos primeiros passos no sentido da "modernização" do país. A velha estrutura colonial, varridos os obstáculos que se antepunham ao seu progresso, entra numa fase de completa remodelação. Seria na verdade um critério estreito atribuir esta transformação unicamente à abolição do tráfico

de escravos. Ela estava naturalmente indicada pelas condições objetivas da economia universal, de que o Brasil entrava, com a Independência, a participar. [...] Mas, é incontestável que este fato - a abolição do tráfico - constitui a "vassourada" preliminar e indispensável de tal surto de progresso (PRADO JÚNIOR, 2001, p. 93-94).

A modernização ensaiada nos anos 1850 suscitou reações distintas e foi recebida por uma parte das elites brasileiras como uma ameaça a posições há muito consolidadas. Por outro lado, permitiu o desenvolvimento de uma parcela progressista das elites, "ávida de reformas e cujos interesses estreitamente se vincularam à transformação econômica do país" (PRADO JÚNIOR, 2001, p. 94).

Essa parte da elite comprometida com o progresso e a modernização mostrou-se logo atenta a distancia entre o Brasil e os países que lhe serviriam de modelo. Observou Alfredo Bosi, em seu ensaio *A escravidão entre dois liberalismos*, que, entre o fim dos anos 1860 e o início dos anos 1880,

a consciência aguda do atraso se forma de Tavares Bastos a Nabuco, de Rebouças a Rui Barbosa, em função do contraste entre cativo e trabalho livre. Com os olhos postos na Inglaterra e nos Estados Unidos os nossos políticos progressistas exercerão uma crítica cerrada ao regime (BOSI, 2002, p. 230).

Duas linhas de pensamento se destacaram nessa crítica, ambas importadas da Europa²⁰: adeptos de um positivismo ortodoxo sustentaram o projeto de um Estado centralizador e racionalizador, enquanto aqueles inclinados a um evolucionismo do tipo spenceriano se aproximavam do liberalismo clássico e preconizavam um regime político que, através de processos de livre concorrência, permitisse a emergência dos mais capazes. De acordo com Bosi,

²⁰ Consideramos necessário relativizar a importação de ideários. Vários pensadores brasileiros apontaram, a partir do fim do século XIX, a importação de referenciais teóricos e de ideologias como índice de um indesejável e injustificável afastamento da realidade brasileira. Sílvio Romero, em 1903, na segunda edição da sua *História da Literatura Brasileira*, julgou, por um lado, "lastimável o espetáculo de alguns escritores nossos, atrasados, alheios a tudo quanto vai de mais palpitante no mundo da inteligência". Por outro lado, considerou "desprezível a figura do imitador, do copista servil e fátuo de toda e qualquer bagatela que os paquetes nos tragam de Portugal, ou de França, ou de qualquer outra parte..." (ROMERO, 2001, p. 64). Também em 1903, em *A América Latina: males de origem*, Manoel Bomfim recriminou os "indivíduos das classes dirigentes" por não atentarem os problemas reais do país, apegando-se às "teorias gerais dos livros estrangeiros" e refugiando-se em uma erudição estéril (BOMFIM, 1993, p. 168). Sérgio Buarque de Holanda, em 1936, em *Raízes do Brasil*, associou a um sentimento de evasão ou de rejeição da realidade brasileira a importação de ideologias, feita sem levar em conta as possibilidades de se ajustar esses ideários às reais condições brasileiras (HOLANDA, 1998, p. 155-167). Já Alfredo Bosi nos lembra que a importação de ideologias deve ser considerada no quadro da condição colonial das nações periféricas e pergunta se teria havido algum ideário que não fosse importado (BOSI, 2002, p. 237, 277). Assim, mais do que apontar a importação de idéias e ideologias devemos buscar compreender a apropriação desses ideários pelos pensadores brasileiros e sua aplicação à percepção da realidade do país.

[...] voltando o nosso olhar para os anos cruciais de 1860-70, surpreenderemos um tom geral de inconformismo, uma ânsia de renovação, cujo alvo era desemperrar o regime monárquico: foi nesse clima que o novo liberalismo se gestou; e foi esse descontentamento que permitiu a filtragem ideológica diversificada das doutrinas européias (BOSI, 2002, p. 237).

A percepção da distância entre a realidade brasileira e a modernidade européia e a importação de referências e modelos dos chamados centros civilizados tiveram, então, influência ponderável na construção dos projetos de mudança propostos nas duas últimas décadas do Império por membros das elites brasileiras. Passar em revista a construção desses projetos de reforma nos permite entender melhor a modernização em curso no Brasil e, conseqüentemente, na Minas Gerais do fim do século XIX

Como observa Bosi, no ensaio *A arqueologia do Estado-providência*, três correntes ideológicas se enraizaram no pensamento das elites brasileiras no decorrer da segunda metade do século XIX, influenciando por longo tempo as concepções das classes políticas do país. A primeira dessas ideologias apresenta-se no *conservadorismo* das oligarquias provinciais, assentadas sobre o escravismo. Conservadora por definição, essa corrente tem pouco interesse para esta nossa discussão. A segunda chamou-se *novo liberalismo*, em oposição ao conservadorismo que, por sua vez, também se entendia por liberal, e alimentou diversas correntes monarquistas e republicanas que, cada uma a seu modo, lutaram pela abolição e pela reforma eleitoral. Ainda tendo como base as oligarquias rurais, esse novo liberalismo tornou-se praticamente dominante na República, sendo responsável, portanto, pela condução da modernização ocorrida nas quatro primeiras décadas republicanas. A terceira corrente foi a positivista, que mais tarde se desdobraria politicamente em duas vertentes distintas: o *radicalismo jacobino* dos cadetes florianistas dos anos 1890, do qual derivou o tenentismo dos anos 1920, e o *republicanismo gaúcho*, estruturado por Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros, que, por via da articulação com os tenentes da década de 1920, ocupou o poder nacional em 1930 com Getúlio Vargas e implantou um projeto de modernização cuja influência perdura até nossos dias (BOSI, 2002, p. 304-305).

Nesse quadro, Aarão Reis certamente ocuparia uma posição intermediária. Como positivista heterodoxo e homem vinculado ao campo da engenharia estaria mais próximo ao reformismo do novo liberalismo do que ao positivismo ortodoxo do qual derivaram as vertentes apontadas por Bosi. Por sua vez, Francisco Silvano Brandão e Crispim Jacques Bias Fortes, líderes das correntes que, controlando o governo mineiro após a República, empreenderam a organização do Estado entre 1891 e 1898 e que, a partir de 1898,

consolidaram a oligarquia política do Partido Republicano Mineiro (PRM) poderiam ser arrolados nas correntes que formavam o novo liberalismo na última década do Império. Isso explicaria, no processo de modernização mineira por eles conduzido, a associação do ideal do progresso a traços conservadores, como o exercício do poder em bases oligárquicas, a postura autoritária do governo mineiro e o elitismo e o conseqüente afastamento das camadas mais baixas dos centros de decisão política. Devemos destacar, também, a preocupação desses líderes em reforçar a autonomia do Estado face à União, de modo a assegurar que o governo mineiro operasse antes de tudo em prol dos grupos políticos que eles representavam.

Em relação aos projetos de reforma alinhados ao novo liberalismo, Bosi nos adverte que não se pode falar apenas de um abolicionismo e, conseqüentemente, de um único reformismo. Podem ser reconhecidas pelo menos duas grandes correntes de pensamento, *grosso modo* associadas ao novo liberalismo dos anos 1870 e 1880, tendo suas posições face à abolição e à reforma política como marcas distintivas. Segundo Bosi, podemos inicialmente identificar um grupo de fazendeiros do Centro-Sul do país, especialmente do novo Oeste paulista, comprometido com o Partido Republicano Paulista, mas extremamente reticente quanto à abolição. O apoio desse grupo - cioso dos seus interesses econômicos - à emancipação dos escravos ficou condicionado a um subsídio oficial, na forma de indenização aos senhores de escravos e, principalmente, de uma política imigrantista que propiciasse a substituição da mão-de-obra cativa. O subsídio demandado finalmente foi dado pelo governo imperial nos anos de 1887 e 1888 e, somente então, liberais republicanos e cafeicultores paulistas apoiaram a Lei Áurea, ou seja, a alforria geral sem indenização (BOSI, 2002, p. 241-245).

Podemos também distinguir um segundo grupo - esse nos interessa mais diretamente - alinhado a um *nacionalismo reformista ou radical*, que buscava "o progresso em termos de elevação do Brasil ao plano da civilização ocidental". Essa corrente compunha-se de políticos e militantes abolicionistas que se deram conta da necessidade de, para além de promover a emancipação dos escravos, criar condições para integrar efetivamente os negros na sociedade brasileira, redimindo um passado abjeto. De acordo com Bosi, esses abolicionistas, alguns deles republicanos, outros monarquistas, divisavam

[...] um regime escorado na indústria, no trabalho assalariado, na pequena e média propriedade, no ensino primário gratuito, no sufrágio universal. Joaquim Nabuco, Rui Barbosa, José do Patrocínio, André Rebouças, Luís Gama, Antônio Bento e seus seguidores concebiam a abolição como medida mais urgente de um programa que se cumpriria com a reforma agrária, a *democracia rural* (a expressão é de Rebouças) e a entrada dos trabalhadores

em um sistema de concorrência e oportunidade (BOSI, 2002, p. 234, grifo do autor).

Bosi observa também que o abolicionismo e o reformismo não envolveram apenas políticos ligados aos partidos monárquicos ou aos republicanos. Assim,

um movimento intelectual forte, que retoma "cientificamente" os ideais das Luzes, estava em curso ao longo desses anos. Silvio Romero resumiu-o com a expressão "um bando de idéias novas", fixando também em 1868 o seu ponto de partida. Positivismo e evolucionismo, Comte e Spencer, formam o eixo principal de referência. O trabalho livre e um regime político mais representativo eram as metas a ser atingidas (BOSI, 2002, p. 235).

Em síntese, o reformismo liberal, dos anos 1870 e 1880, foi produto da reflexão sobre questões colocadas pela modernização em curso e pela busca de integração do país à modernidade assinalada pela Europa ocidental e pelos Estados Unidos. O nacionalismo reformista ou radical, em especial, partiu da convicção de que o Brasil se tornaria uma grande nação quando, superado o deplorável particularismo da escravidão, modernizada a sociedade e reformada a política, fosse alcançado o patamar de desenvolvimento das sociedades ocidentais mais avançadas. Assim, o reformismo fez do progresso moral a condição primordial do progresso material e associou a modernização à reforma social e política.

Nos anos 1890, os sinais da equação se inverteram. Após a Abolição e a República, condições básicas para a modernização estariam aparentemente satisfeitas. O progresso material tornou-se então a chave da modernização que, por sua vez, levaria ao progresso moral. Trabalhos relacionados à infra-estrutura de transporte e aos melhoramentos urbanos passaram a ocupar lugar central nos projetos de modernização, juntamente com o desenvolvimento de indústrias e de estabelecimentos agrícolas, pautados pela técnica e pelo conhecimento científico.

A participação da engenharia no processo de modernização em curso foi assim reforçada. Aos engenheiros, detentores do saber necessário para prover as condições materiais demandadas pelo progresso, caberia induzir e encabeçar a modernização através de empreendimentos em que o progresso material seria decorrente da aplicação da técnica e do conhecimento científico. Embora o envolvimento da engenharia na modernização não fosse propriamente novidade, as demandas colocadas pela reforma social brasileira e pela integração de algumas regiões do país ao mercado internacional nas últimas décadas do século XIX exacerbaram o papel atribuído à engenharia e ao engenheiro.

Nos dão medida desse papel, as proposições feitas, ainda nos anos 1870 e 1880, por André Rebouças, engenheiro militar por formação e professor da Escola Politécnica, do Rio de Janeiro. Valorizando a engenharia como o caminho para o progresso material, Rebouças considerava o engenheiro como o profissional a quem caberia, através do seu trabalho, senão a direção, pelo menos a condução da modernização brasileira.

Segundo Maria Alice Rezende de Carvalho, em sua obra *O quinto século: André Rebouças e a construção do Brasil*, a partir dos anos 1870, Rebouças alinhou-se ao ideário reformista e ao abolicionismo. Percebendo a distância existente entre a realidade da vida social brasileira e as realidades americana e européia, formulou um projeto político que, baseado na confiança no progresso e na certeza de que o progresso moral, advindo da abolição e da reforma social, daria novo sentido e novo impulso ao progresso material em curso no país. Rebouças procurou, apresentando projetos de obras públicas que pretendiam melhorar a infra-estrutura da cidade do Rio de Janeiro e de diversas províncias, desenvolver as condições materiais do país e reformar a sociedade. Rebouças julgou possível, a partir desse desenvolvimento material, estabelecer novas coordenadas para a atuação do Estado, forçando o abandono de práticas políticas oligárquicas e conservadoras.

Para a superação desse quadro de atraso material e para a reforma da sociedade brasileira, Rebouças propôs duas linhas de ação. Uma, a ocupação do território por uma classe de pequenos proprietários, que pudessem prosperar aproveitando os recursos naturais do país e que, desse modo, criassem uma base sólida para o progresso moral da sociedade. Outra, proporcionada pela associação do conhecimento técnico da engenharia ao empreendimento capitalista, assegurando o progresso material e a emergência de uma nova organização social, baseada no trabalho livre e na iniciativa empresarial privada, livre também a engenharia das limitações burocráticas do serviço estatal (CARVALHO, M. A. R., 1998, p. 119-120; 220-221).

A primeira dessas linhas de ação, nos apontaria um caminho de modernização agrária, antecipando empreendimentos como o da zona colonial da Cidade de Minas que buscavam promover o surgimento de uma classe de pequenos agricultores, imigrantes ou brasileiros, que pudesse romper a hegemonia dos grandes proprietários. A segunda, atribuía um papel central à engenharia na modernização brasileira, cabendo ao Estado apoiar a ação da iniciativa privada.

Rebouças pensou o processo de modernização como um projeto possível, no qual mudanças nos modos de produção, nos sistemas de acesso e propriedade da terra e na exploração do conhecimento técnico da engenharia seriam meios para transformar a realidade

brasileira. Sob outro aspecto, o pensamento de Rebouças, entre suas ações e os muitos projetos, nos indica que os trabalhos da engenharia nas últimas décadas do Império traziam em si um questionamento sobre o papel das cidades e suas condições de abrigarem novos modos de vida urbana, pautados por novos valores. Nos levam a uma outra percepção da cidade como lugar da modernização, em contraposição ao campo, reduto das camadas retrógradas da sociedade. Assim, Maria Alice Rezende de Carvalho, nos diz que

na década de 1870, além da percepção do surto de crescimento da população urbana e da complexificação (sic) das estruturas econômico-social e ocupacional do país, a própria noção de mudança se impôs com tal intensidade no repertório intelectual de então, que deslocou a concepção estática, a dimensão atemporal, das representações tradicionais do Brasil, afirmando, em seu lugar, a crença na possibilidade de condução humana dos acontecimentos, do que decorreu uma nova linguagem moral e política de justificação do poder. O tema da cidade ideal, nesse sentido, ilustra os termos em que se desenvolveu o debate sobre os fundamentos da nova ordem social, substituindo, no plano da narrativa nacional, o tópico da natureza e as antigas figurações do paraíso terrestre (CARVALHO, M. A. R., 1998, p. 146-147).

Em tal contexto, a modernização e as transformações em curso na vida urbana trazem o reconhecimento de um deslocamento de valores que inquietava os intelectuais da época e que fundamentava as discussões sobre o atraso material brasileiro em relação aos centros da civilização ocidental. A noção do *estranhamento*, como percepção da distância entre as condições da realidade brasileira e as dos "povos mais avançados", trazia o anseio da modernidade e a visão da modernização como processo para se alcançar uma condição moderna.

A Cidade de Minas, como empreendimento de modernização em bases urbanas, foi pensada como resposta a esse anseio de modernidade. A nova cidade foi concebida desde seu projeto político como uma nova forma urbana que buscava criar novas condições de vida que permitissem transformar a sociedade mineira. O modelo dessa nova sociedade e a meta que se procurava alcançar era a condição moderna em que viviam europeus e americanos.

Contudo, mesmo nos centros da civilização ocidental a modernidade era grande anseio, em meio a um fluxo contínuo de modernização, que alterava de modo irreversível as condições de vida, as relações sociais e as cidades. Interessa-nos aqui buscar compreender melhor essa modernidade que todos almejavam.

O TURBILHÃO, OU A MODERNIDADE OCIDENTAL

Marshall Berman, em seu *Tudo que é sólido desmancha no ar*, define a modernidade como um conjunto de experiências de vida compartilhado por homens e mulheres que vivem em um estado de fluidez e de permanente mudança que, desde o início do século XIX, caracteriza sociedades modernizadas e que, no fim do século XX, está presente em praticamente todos os pontos do mundo. Assim,

ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, luta e contradição, de ambigüidade e angústia. (BERMAN, 1986, p. 15).

Assim, a modernidade pode ser entendida como uma condição, associada às sociedades industriais, marcada pelo compromisso com a mudança e a inovação em caráter permanente. Vale destacar a ênfase colocada por Berman nessa mudança incessante. A palavra *turbilhão* é repetida pelo autor não apenas para descrever o ritmo vertiginoso da mudança e para caracterizar a vida moderna, mas também para apontar a dificuldade de homens e mulheres se posicionarem nesse ambiente instável (BERMAN, 1986, p. 15-16).

A modernidade constituiu-se a partir da modernização de algumas sociedades européias, processo que efetivamente teve início ainda no século XVI e que tomou impulso no fim do século XVIII, com a Revolução Francesa, expandindo-se para partes dos Estados Unidos na primeira metade do século XIX, atingindo, finalmente, a quase totalidade do mundo no século XX.

De acordo com Berman, essa modernização foi caracterizada pelo avanço das ciências físicas, que mudou a forma de o homem compreender o mundo e tomar posição no universo; pela industrialização da produção, transformando conhecimento científico em tecnologia, gerando novas formas de poder, novos ritmos de vida e novos ambientes humanos; pela explosão demográfica, decorrente de novos conhecimentos científicos e das novas condições de produção e de vida, que lançou grande número de pessoas para fora do seu *habitat* ancestral em busca de novas vidas; pelo rápido crescimento das cidades; pelo

desenvolvimento de sistemas de comunicação de massa, que permitem um incessante e amplo movimento de pessoas, bens, mercadorias e informações em escala global; pela presença de Estados nacionais burocratizados, que lutam para expandir seu poder; pela presença de movimentos sociais de massa, que, desafiando o poder, lutam por obter ou impor novas condições de vida; enfim, por um mercado capitalista mundial em permanente expansão, mas sujeito a oscilações extraordinárias. A esse mercado cabe a direção desse processo de modernização, através da manipulação generalizada de pessoas e de instituições (BERMAN, 1986, p. 16-17).

Podemos argumentar, também, que essa modernização, em si fluida e multifacetada, foi distinguida pela idéia de progresso, nos termos apresentados por Le Goff, ainda que a correlação entre progresso material e progresso espiritual e moral sempre tenha sido questionada. Pois, como salienta Berman, à medida que as pessoas passaram a experimentar o turbilhão da vida moderna, desenvolveu-se o pensamento sobre as novas condições impostas pela modernização. Esse pensamento teve expressão nas artes, em especial na literatura, a partir do século XVIII. Às formas que essa expressão tomou no século XIX, podemos chamar modernismo, que, com uma nova sensibilidade, surgida na atmosfera agitada e turbulenta das fábricas, ferrovias e grandes cidades, buscou captar a nova paisagem européia (BERMAN, 1986, p. 16-19).

A modernidade é a condição em que homens e mulheres se viram lançados pelas transformações sociais e mudanças no mundo físico decorrentes do desenvolvimento científico e de novas formas de produzir, de percorrer o mundo e de nele fazer circular mercadorias. Esse processo de modernização se deu a princípio lentamente, a partir do século XVI. A seguir, acelerou-se e ganhou impulso vertiginoso no período denominado por Eric Hobsbawm como a *Era das Revoluções* (1789-1848), tempo assinalado pelo estabelecimento de um sistema produtivo capitalista, capaz de expandir-se ilimitadamente, e pela propagação de instituições políticas burguesas, modeladas pela revolução franco-americana (HOBSBAWN, 1988, p. 23). Por fim, tornou-se dominante na Europa ocidental e nos Estados Unidos no decorrer do século XIX e espalhou-se pelo resto do mundo ao longo das primeiras décadas do século XX. A modernização econômica, e também política, introduziu na vida de homens e mulheres a instabilidade em caráter permanente, despertando uma nova sensibilidade, ou seja, novas formas de perceber e de apreender o mundo e a vida moderna. A expressão dessa nova sensibilidade na cultura e nas artes constituiu o modernismo.

Berman observa também que, no século XIX, o pensamento crítico a respeito da modernidade confiou na capacidade de homens e mulheres modernos combaterem os aspectos

perversos da modernização e apreendeu a relação dialética entre modernização e modernismo. Já os críticos do século XX revelaram uma cruel descrença nos homens e mulheres modernos e tenderam a encerrar em compartimentos estanques modernismo e modernização (BERMAN, 1986, p. 101). O autor nos adverte da impropriedade dessa separação radical entre modernismo e modernização:

esse dualismo, generalizado na cultura contemporânea, dificulta nossa apreensão de um dos fatos mais marcantes da vida moderna: a fusão de suas forças materiais e espirituais, a interdependência entre o indivíduo e o ambiente moderno (BERMAN, 1986, p. 151).

Entender essa interdependência entre indivíduo e ambiente moderno pode ser extremamente difícil no quadro das sociedades em que o processo de modernização não se fez de forma generalizada. É o caso de regiões da própria Europa, da América Latina, da Ásia e da África que, segundo Berman, estiveram expostas à modernização apenas no século XX. Entretanto, o fato de serem alcançadas pela modernização e incluídas na modernidade tão tardiamente não impediu que em algumas dessas regiões a modernidade se fizesse presente e emergisse na cultura e nas artes alguma forma de modernismo já na segunda metade do século XIX. É o caso específico da Rússia, em particular de São Petersburgo, a cidade fundada no início do século XVIII pelo czar Pedro, o Grande, para, através do estabelecimento de laços comerciais e culturais com a Europa ocidental, forçar a transformação da sociedade russa. Essa autoritária política de modernização de cima para baixo mostrou-se limitada, pois não logrou efetivamente desenvolver materialmente o país. Entretanto, essa política, ainda que de fachada, foi seguida no século das Luzes com impressionante coerência pelos autocratas que sucederam Pedro, até que ser sobrepujada pela reação às mudanças políticas advindas da Revolução Francesa. Para Berman, na São Petersburgo do século XIX, dominada pela autocracia política, surgiu do atraso e do subdesenvolvimento um modernismo que expunha o descompasso entre a modernização espiritual dos círculos intelectuais da capital e o atraso material de toda Rússia, ou seja, entre o modernismo e uma modernização material que não estava ocorrendo. Estas questões, segundo Berman, seriam enfrentadas no século XX pelos povos africanos, asiáticos e latino-americanos. A Rússia do século XIX seria, assim, "um arquétipo do emergente Terceiro Mundo do século XX" (BERMAN, 1986, p. 200).

De acordo com essa noção, a modernização limitada e incompleta reeditaria nos países do Terceiro Mundo o contraditório e incoerente modernismo que surgiu do atraso e do subdesenvolvimento. Assim,

o modernismo do subdesenvolvimento é forçado a se construir de fantasias e sonhos de modernidade, a se nutrir de uma intimidade e luta contra miragens e fantasmas. Para ser verdadeiro para com a vida da qual emerge, é forçado a ser estridente, grosseiro e incipiente. Ele se dobra sobre si mesmo e se tortura por sua incapacidade de, sozinho, fazer a história, ou se lança a tentativas extravagantes de tomar para si toda a carga da história. Ele se chicoteia em frenesim de auto-aversão e se preserva apenas através de vastas reservas de auto-ironia. Contudo, a bizarra realidade de onde nasce esse modernismo e as pressões insuportáveis sob as quais se move e vive - pressões sociais e políticas, bem como espirituais - infundem-lhe uma incandescência desesperada que o modernismo ocidental, tão mais à vontade nesse mundo, jamais conseguirá igualar (BERMAN, 1986, p. 260-261).

Em que pese à generosidade com que Berman trata os modernismos terceiro-mundistas, devemos apontar o uso esquemático que o autor faz da noção de Terceiro Mundo. Mesmo sendo claro que o foco do autor é a modernidade européia e norte-americana, a noção de Terceiro Mundo, com seu caráter generalizador, revela-se aplainada, opaca e paradoxalmente estreita. Berman evita aprofundar qualquer discussão sobre a modernização dos países africanos, asiáticos e latino-americanos, o que faz do seu argumento básico a respeito desse processo - a modernização russa foi o paradigma da modernização do Terceiro Mundo - um dado posto *a priori*. As particularidades dos processos de modernização dessas regiões são ignoradas, bem como é desconsiderado o fato de que, pelo menos pontualmente, a modernização estava em curso em um número relativamente grande de áreas vinculadas à economia mundial com base na Europa ocidental na mesma época em que o modernismo entrava em cena em São Petersburgo. Ao leitor, resta confiar na plausibilidade do argumento proposto pelo autor e compreender os limites do seu recorte: não há porque esperar que Marshall Berman nos mostre algo que ele não se propôs a nos apresentar.

Ainda assim, dois aspectos apontados por Berman no modernismo russo devem ser retidos para os fins deste trabalho. O primeiro é o estranhamento, o desconforto trazido pela visão de uma modernização em curso nos países da Europa ocidental, confrontada ao atraso, ou seja, às condições arcaicas da realidade da Rússia, teve papel fundamental no modernismo russo. Assim,

até o dramático surto industrial da década de 1890, os russos do século XIX experimentaram a modernização principalmente como algo que *não* estava ocorrendo, ou como algo que estava ocorrendo à distância, em regiões que, embora visitassem, experimentavam mais como fantásticos antimundos que realidades sociais; ou ainda, quando ocorresse no país, como algo que acontecia das formas mais irregulares, vacilantes, flagrantemente destinadas ao fracasso ou estranhamente distorcidas (BERMAN, 1986, p. 200, grifo do autor).

Esse estranhamento, como vimos, caracterizou o reformismo brasileiro a partir dos anos 1860, à medida que avançava o processo de modernização de cidades e regiões dentro do próprio Brasil, criando, então, a consciência do atraso. Estranhamento também presente no projeto da Cidade de Minas. Pensada como uma nova forma urbana que buscava criar novas condições de vida, a cidade comportava um sentido pedagógico indispensável uma vez que o projeto incorporava a ambição de promover a transformação da sociedade.

Outro aspecto deve ser destacado. A modernização estava em curso em várias regiões da América Latina na segunda metade do século XIX, em especial a partir das cidades diretamente envolvidas no comércio internacional. Articuladas às principais praças mercantis do mundo e aos centros da civilização ocidental como Paris, Londres e a Nova York de Berman, cidades como o Rio de Janeiro e Buenos Aires passavam por mudanças marcadas pelo estranhamento e nelas desenvolvia-se um pensamento que buscava o progresso material e renovação política e social. Berman, como vimos, não se dá conta que a modernização estava em curso nessas regiões do que é hoje chamado Terceiro Mundo, colocando as mesmas questões que estavam sendo postas na Europa e nos Estados Unidos: a demanda por novas formas de vida, por novos espaços, pela transformação. As respostas estavam sendo dadas, ainda que trouxessem como modelo padrões europeus e americanos que talvez já estivessem em xeque.

Da mesma maneira, o ideal de progresso se fazia presente em regiões da América Latina, pelo menos no seio das elites, em especial dos segmentos influenciados pelos pensamentos positivista e evolucionista. Podemos citar México, Chile, Argentina e Brasil como países em que a modernização se fez então sob o signo do progresso material e, também, do progresso moral, ainda que, como nos lembra Eric Hobsbawn, fosse notório que a maioria dos habitantes do mundo, incluindo os da América Latina, não tinha possibilidade de viver de acordo com os ideais de progresso que, por volta de 1870, já eram amplamente difundidos na Europa ocidental (HOBSBAWN, 1988, p. 52-54). Merece reparo, então, uma afirmação de Le Goff:

a partir do final do século XVIII a noção de progresso permaneceu confinada à Europa e aos Estados Unidos da América e, depois de 1867 ao Japão, até que o século XX levantou problemas relativos ao desenvolvimento do Terceiro Mundo (LE GOFF, 1984, p. 338).

Na América Latina, a busca por novos modos de organizar o espaço da cidade em respostas às demandas colocadas pela modernização e em conformidade com o ideal do progresso tem pelo menos dois exemplos a serem destacados: a Cidade de Minas, nos anos

1890, empreendimento de modernização regional em bases urbanas, e La Plata, nos anos 1880, a nova capital da província de Buenos Aires, na Argentina. As concepções espaciais dessas duas cidades são consideradas pela historiografia como aparentadas e tendo como referências as cidades européias e americanas já modernizadas. Nesse sentido, julgamos pertinente apresentar as concepções espaciais propostas pelo plano de Aarão Reis para a Cidade de Minas em paralelo às apresentadas para La Plata. Consideramos também relevante abordar as concepções espaciais de Washington, a nova capital dos Estados Unidos, projetada em 1790, por ser ela freqüentemente apontada como referência tanto para o plano de La Plata quanto para o da Cidade de Minas. Dessas concepções urbanas, tratará o próximo capítulo.

Capítulo 2

TRÊS NOVAS CAPITAIS AMERICANAS

Este capítulo busca discutir aspectos do processo de elaboração do plano da Cidade de Minas e entender algumas das configurações espaciais apresentadas nesse plano da CCNC, em especial as referentes à zona suburbana e à zona de sítios, ou seja, aos subúrbios da nova cidade. O arranjo espacial proposto por Aarão Reis e aprovado pelo governo mineiro em abril de 1895 serviu de base para a construção dos espaços da cidade, na prática em curso já no momento da aprovação do plano. Tanto construção, quanto planificação não cessaram desde então. Sucessivas tomadas de decisão se combinaram a partir de meados de 1895, ora implantando fielmente as soluções preconizadas por Aarão Reis, ora implicando alterações e ajustes no plano da CCNC. Esse conjunto de soluções e proposições, essencialmente contraditório, pois produzido por diversos agentes, cujas identidades muitas vezes caíram no esquecimento, moldou efetivamente a cidade. Portanto, nem o plano da CCNC anuncia a cidade real, nem a Belo Horizonte de hoje deve ser considerada como mero resultado do plano de Aarão Reis.

Como vimos, o empreendimento de mudança da capital de Minas Gerais foi uma iniciativa que buscou impulsionar a modernização regional, através da construção de uma nova cidade. Antes mesmo de existir, essa Cidade de Minas foi pensada como dotada de características que lhe permitiriam atender às demandas colocadas pelo projeto de modernização mineira. Portanto, um pensamento - ou vários - que definia a cidade tomou forma ainda antes de se materializar o plano, o instrumento capaz de conduzir à concretização dos espaços da cidade. O trabalho de concepção do arranjo espacial que, se esperava, orientaria a configuração efetiva dos espaços da cidade, certamente foi realizado, não apenas como uma resposta a esse pensamento, mas como parte da própria construção desse projeto idealizado e idealizador. Assim, ao procurar conhecer o plano da Cidade de Minas e a organização espacial que ele nos apresenta, podemos entender melhor tanto a cidade que tomou forma a partir desse plano, quanto o pensamento no qual este se inseriu no momento mesmo da sua confecção. Para além do próprio arranjo espacial proposto, entender o processo

de elaboração do plano da CCNC nos permite compreender o pensamento que buscou produzir a cidade e a cidade que foi gerada a partir ou apesar desse pensamento.

O caminho que seguiremos neste capítulo parte de duas constatações. Primeiramente, inúmeras vezes o plano da Cidade de Minas é apresentado como modelado ou inspirado por três experiências anteriores: o projeto de Washington, as reformas de Paris, conduzidas por Haussmann, e o projeto de La Plata. Os dois projetos de novas cidades, de novas capitais, teriam fornecido modelos e inspiração para as soluções urbanísticas, em especial para o traçado da Cidade de Minas. O grande processo de reforma urbana teria indicado métodos de ação e proporcionado um modelo abrangente de cidade, para além dos traçados e das soluções estritamente urbanísticas. Em segundo lugar, tanto a Cidade de Minas quanto La Plata foram empreendimentos de modernização em bases urbanas, pautados por um ideal de progresso e por um anseio de modernidade, tendo como referência os centros de civilização da Europa e dos Estados Unidos.

Aqui, buscaremos abordar alguns aspectos dos processos de elaboração dos planos das duas novas cidades, Washington e La Plata, e procuraremos comparar esses processos com os empreendidos pela CCNC. Deixaremos a reforma de Haussmann de lado, por um simples motivo: tratava-se de reformar o existente, de tomar o real e tentar convertê-lo no ideal. No caso brasileiro, como salienta Regina Helena Alves da Silva, com as reformas urbanas do fim do século XIX e do início do século XX procuraram, antes de mais, organizar a cidade de modo elitista, segundo as classes sociais, aparentemente acolhendo todos, mas colocando "cada um no seu lugar". Assim,

As reformas urbanas feitas no Brasil nesse período podem ser vistas como resultantes das relações de dominação estabelecidas no país, que deixam de levar em conta as reais necessidades dos habitantes como um todo, optando por organizar uma cidade para o avanço do capital e excluindo dos benefícios urbanos a ampla maioria da população. São intervenções claramente elitistas, visando demarcar os espaços e colocar "cada um no seu lugar". Talvez esteja, nesse único aspecto, a igualdade entre as idéias européias e a implantação que delas se fez no Brasil. Ou seja, tanto lá como cá, as concepções de qual cidade e qual sociedade se queria estavam traduzidas no desenho urbano proposto (SILVA, R. H. A., 2003, p. 147).

Em linhas gerais, foi esse o caso da nova capital mineira. Mas, com uma distinção importante: a Cidade de Minas, à custa do velho arraial, foi pensada como construída sobre um espaço desimpedido, vazio, o que fez da tarefa de colocar "cada um no seu lugar" um exercício muito mais próximo das experiências de Washington e La Plata do que das reformas

urbanas oitocentistas. Portanto, a comparação se faz mais pertinente com essas duas cidades do que com a Paris de Haussmann.

Esse paralelo também nos permitirá inserir os trabalhos da CCNC, o pensamento de Aarão Reis e o plano da Cidade de Minas no pensamento urbanístico do seu tempo. Em especial, buscaremos estudar a organização dos espaços periféricos de La Plata e da nova capital mineira e entender como os planos dessas cidades estabeleceram as relações entre os espaços urbanos e os espaços rurais.

NOVAS CAPITAIS, NOVAS CIDADES

As três cidades que aqui buscamos comparar foram pensadas, concebidas e implantadas no continente americano para desempenharem o papel de cidades capitais. Washington foi projetada nos anos 1790 para ser sede do governo dos Estados Unidos da América. La Plata, concebida na década de 1880 como nova capital da província de Buenos Aires, na Argentina. E a Cidade de Minas, hoje Belo Horizonte, projetada na década seguinte para ser a nova capital do estado de Minas Gerais, no Brasil.

Estas três cidades tiveram origem em projetos políticos decorrentes de transformações institucionais e confrontações mais ou menos violentas, que fizeram das definições das sedes governamentais questões significativas no cenário político dos anos que as precederam. No caso dos Estados Unidos, a construção de uma capital nacional pode ser entendida no âmbito do processo de institucionalização da União, marcado pela disputa entre os estados nortistas e sulistas em torno do controle do poder federal e pelo choque dos interesses regionais. Já La Plata foi produto dos conflitos entre as forças políticas que, desde o rompimento dos laços coloniais com a coroa espanhola, em 1810, disputaram o controle da cidade de Buenos Aires, capital do antigo vice-reinado do Rio da Prata e, depois, da província de Buenos Aires, buscando instituir regimes ora centralizados, ora descentralizados. Esses conflitos terminaram com a submissão dessa importante província argentina ao governo nacional, com a chamada *federalização* da cidade de Buenos Aires e com o surgimento de uma outra questão política, a da nova capital bonaerense²¹, resolvida com a construção de La

²¹ Aqui, usaremos o adjetivo *bonaerense* nas referências à província de Buenos Aires e o adjetivo *portenho* no que diz respeito à cidade de Buenos Aires. Em espanhol, a distinção é comum. Em português, os dois adjetivos muitas vezes são considerados sinônimos e usados indistintamente como referência apenas à cidade.

Plata. Por fim, a Cidade de Minas, surgiu como solução para a disputa que a partir da década de 1880 opôs as regiões mais ricas e dinâmicas da então província de Minas Gerais ao velho centro minerador, então região economicamente decadente. Essa disputa, como vimos anteriormente, pode ser entendida como luta pelo controle do poder político no novo estado, no quadro da institucionalização da federação e da República, no início dos anos 1890. Assim, estaremos tratando de aspectos relacionados a três momentos fundadores que se seguiram a importantes transformações políticas: a independência da América inglesa e a criação dos Estados Unidos; uma breve guerra civil e a submissão da poderosa província de Buenos Aires ao governo da República Argentina; a proclamação da República e a conseqüente implantação da federação no Brasil.

Esses foram também três momentos de relativa prosperidade econômica. No fim dos anos 1780, as antigas colônias britânicas retomaram o comércio exterior e empreenderam uma rápida expansão da fronteira agrícola rumo ao oeste. A partir de 1880, com a pacificação interna e a recuperação após a crise econômica de 1875, a Argentina tornou-se grande produtora e exportadora de carnes e cereais. E, no caso de Minas Gerais, o início da primeira década republicana foi marcado pelos efeitos da expansão da cultura do café nos anos 1880 e, ainda, pelo vigor da produção agrícola mineira voltada para o mercado interno brasileiro, especialmente do Rio de Janeiro.

A escolha do local dessas novas capitais foi basicamente política, mas tanto na província de Buenos Aires, quanto em Minas Gerais se fez lançando mão dos mais avançados recursos técnicos disponíveis. No caso americano, a disputa política entre os estados nortistas e sulistas foi resolvida através de negociação que implicou concessões e barganhas. John Reys, em *Town Planning in Frontier America*, nos diz que, em troca do apoio sulista à política fiscal do secretário do Tesouro, Alexander Hamilton, os políticos do Norte aceitaram que a capital fosse instalada no Sul, em um distrito a ser cedido pelos estados de Maryland e Virginia. O *Residence Act*²², votado em 1790, estabeleceu que o sítio do novo distrito federal deveria ser definido pelo presidente dos Estados Unidos dentro de um trecho de oitenta milhas ao longo do rio Potomac. Essa lei apenas determinava que o presidente escolhesse o local da sede da União e nele construísse, em dez anos, os edifícios necessários ao funcionamento do governo, o que poderia ser feito em uma povoação já existente. Mas Reys observa que, no entendimento dos dois principais líderes políticos de então, o presidente George Washington e o secretário de Estado, Thomas Jefferson, a construção de uma cidade completamente nova

²² Em tradução livre, algo como Lei de Residência ou Lei de Domicílio (do governo da União).

seria a melhor forma de se atender às determinações do Congresso americano (REPS, 1969, p. 304-308).

Na atribuição ao presidente dos Estados Unidos da tarefa de eleger o local preciso da nova capital federal americana, pode-se reconhecer a prática corrente na antiga América inglesa de se confiar a seleção dos sítios e, mesmo, a elaboração dos planos das primeiras povoações ou das sedes dos governos locais ao responsável pelo estabelecimento de uma nova colônia ou aos administradores coloniais²³ (REPS, 1969, p. 129-242 *passim*).

Nos casos bonaerense e mineiro, buscou-se embasar em critérios técnicos a escolha do local, deixada a cargo de comissões especialmente nomeadas. Alberto de Paula, em *La Ciudad de La Plata, sus tierras y arquitectura*, nos diz que, na província de Buenos Aires, foi formada uma comissão especial, com políticos e altos funcionários públicos, para estudar dez possíveis localizações para a nova cidade, recorrendo ao auxílio de três engenheiros para estudar condições topográficas, geológicas e higiênicas dos sítios propostos, para avaliar o clima e as condições para abastecer de água a nova cidade e dar destino ao esgoto, para levantar possibilidades de cultivo das terras vizinhas, para estudar redes de transporte e para verificar as condições para a construção de um porto em três pontos ao longo do rio da Prata e do rio Paraná²⁴ (PAULA, 1987, p. 57-63).

Em Minas Gerais, a *Comissão de Estudo das Localidades Indicadas para a nova Capital* foi formada por seis engenheiros e um médico higienista para analisar cinco localizações e subsidiar a escolha do sítio definitivo pelo Congresso Mineiro. O escopo desse estudo lembra sensivelmente o da comissão bonaerense, exceto pelo porto. Deveriam ser avaliadas a salubridade dos sítios; as condições para o abastecimento d'água; as condições para dar destino às águas servidas; as condições para a execução dos serviços de construção

²³ Foi esse o caso de Philadelphia, planejada em 1682 por William Penn, governador e proprietário da nova província da Pennsylvania, auxiliado pelo agrimensor Thomas Holme; de Annapolis, fundada em 1694 pelo governador de Maryland, Francis Nicholson; de Williamsburg, estabelecida em 1699 pelo mesmo Nicholson, então governador da Virginia; de Savannah, projetada em 1733 por James Oglethorpe, primeiro governador da nova colônia da Georgia. Reps atribui a autoria dos planos iniciais de Annapolis e de Williamsburg ao próprio governador Nicholson. Na Inglaterra, Nicholson teria acompanhado a expansão das áreas residenciais de Londres através de *squares*, ou seja, de praças envolvidas por casas em fileira, uniformemente planejadas. Reps argumenta que Nicholson provavelmente conheceria também os planos do arquiteto Christopher Wren para a reconstrução de Londres, após o grande incêndio de 1666. No plano de Penn e Holme para Philadelphia, estariam presentes essas mesmas influências, combinadas com lições tomadas de práticas de colonização aplicadas no início do séc. XVII no norte da Irlanda e, logo depois, na América inglesa. Oglethorpe, por sua vez, revelaria no traçado de Savannah a influência do plano de Philadelphia e, principalmente, das *squares* londrinas (REPS, 1969, p. 129-144, 204-223, 238-260).

²⁴ Esta comissão especial poderia também analisar outras localidades e efetivamente o fez. O relatório que o governo bonaerense enviou à Legislatura provincial, baseado nas conclusões dessa comissão, avaliava 23 alternativas de localização para a nova capital da província (PAULA, 1987, p. 64).

dos edifícios e espaços urbanos da nova cidade; a produção agrícola local, em função do abastecimento da futura cidade; possibilidades técnicas para a iluminação pública e particular; condições topográficas para o trânsito de veículos e para o transporte coletivo sobre trilhos, os chamados carris urbanos; articulações dos sítios estudados às estradas de ferro existentes e por construir; a despesa mínima estimada para a implantação dos espaços e edifícios necessários à instalação dos poderes do Estado na nova cidade²⁵ (MINAS GERAES, 1893b).

Nesses dois casos, o cuidado de fundamentar a escolha da exata localização das novas cidades sobre estudos técnicos de engenharia assinala a presença da idéia de progresso como diretriz dos dois empreendimentos e nos permitem compreender a construção dessas cidades capitais como iniciativas de modernização. A incorporação de um porto ao projeto da nova capital bonaerense e o cuidado em inserir a nova capital mineira na malha de estradas de ferro em implantação no estado nos mostram que essas novas cidades foram concebidas como pontos focais de redes de comércio, capazes de assegurar a articulação ao mercado internacional dos territórios que comandariam. Por sua vez, o levantamento de dados técnicos a respeito do abastecimento de água, do clima e da drenagem nos apresenta a preocupação com a salubridade e com a higiene, tornando evidente a disposição de se promover a construção dessas capitais dentro de padrões técnicos e científicos apurados, os mesmos então preconizados para a reforma das cidades européias e para as expansões urbanas americanas.

O fato de esses critérios técnicos terem orientado a elaboração dos planos e a construção de La Plata e da Cidade de Minas nos mostra que, tanto na província de Buenos Aires quanto em Minas Gerais, o projeto político de mudança da capital efetivamente deu origem a empreendimentos de modernização, marcados pelo ideal do progresso e moldados pela confiança nas técnicas da engenharia.

A preocupação em conhecer a realidade local e sobre esse conhecimento alicerçar a definição da localização das novas capitais bonaerense e mineira revelaria, também, traços do pensamento positivista, como discutimos no capítulo anterior. A esse respeito, Simone Petraglia Kropf nos aponta que o discurso e a prática dos engenheiros brasileiros nas últimas décadas do século XIX teria como balizamento teórico e ideológico o lema positivista do *saber para prever, a fim de prover* (KROPF, 1994, p. 211). Certamente, esse lema orientou o trabalho e os objetivos da comissão formada pelo governo mineiro, composta por engenheiros

²⁵ Foram analisadas comparativamente as cidades de Juiz de Fora e Barbacena; o arraial de Belo Horizonte, então distrito do município de Sabará; a Várzea do Marçal, nos arredores de São João d'El-Rei, onde estava sendo organizada uma colônia agrícola e Paraúna, região escassamente povoada a caminho de Diamantina, no Norte do estado (MINAS GERAES, 1893b).

cujas formação e prática profissional se davam, na segunda metade do século XIX, em ambiente marcado pelo pensamento positivista, como vimos anteriormente. Analogamente, é possível que o lema comtiano que relacionava o conhecimento ao progresso material tenha norteado os trabalhos da comissão bonaerense, uma vez que, como nos lembra James Scobie, o pensamento positivista, juntamente com as idéias evolucionistas e o ideal do progresso, também esteve presente, após os anos 1850, no ideário liberal de parte significativa das elites argentinas, influenciando a vida política, social e econômica do país (SCOBIE, 1964 *passim*).

A participação dos líderes políticos deve ser realçada nesses processos que tiveram como ponto de partida projetos de mudança de capital e se desdobraram em construções de novas cidades. Nos Estados Unidos, George Washington e Thomas Jefferson evitaram instalar a sede do governo em uma cidade já existente, conforme permitia o *Residence Act*, e estimularam a elaboração, por Pierre-Charles L'Enfant, do plano de uma cidade grandiosa e barroca, que tornasse evidente o papel conferido pela Constituição de 1787 ao governo da União no arranjo institucional americano (REPS, 1969, p. 312-317). Na Argentina, o governador, Dardo Rocha, insistiu na construção de uma nova cidade afastada de Buenos Aires, que pudesse efetivamente vir a polarizar a vida política e a economia provinciais, recompondo a autonomia da província face ao governo nacional, e para isso mobilizou todo o aparato governamental bonaerense, especialmente o *Departamento de Ingenieros de la Provincia*, além de se envolver pessoalmente no encaminhamento do projeto, na escolha do sítio da nova capital, no delineamento dos planos e na implantação da cidade de La Plata (PAULA, 1987, p. 49-110). Em Minas Gerais, Afonso Pena, como senador estadual, teve atuação destacada nos debates travados na Constituinte mineira sobre a mudança da capital, em 1891²⁶. A nova sede governamental deveria ser localizada, no seu entender, de

²⁶ Afonso Augusto Moreira Pena (1847-1909), doutor em ciências jurídicas pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1871. Vinculado ao Partido Liberal, foi deputado provincial entre 1874 e 1879 e, a seguir, deputado geral até 1889. Por três vezes foi ministro do governo imperial: em 1882, ministro da Guerra; em 1883-1884, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; em 1885, ministro da Justiça. Após a República, consolidou sua posição como um dos principais líderes políticos mineiros, mesmo sendo monarquista. Senador, participou do Congresso Constituinte mineiro, exercendo a presidência da chamada comissão dos onze, encarregada de preparar o projeto da constituição do estado. Destacou-se como a principal liderança da Constituinte e teve papel relevante no debate sobre a mudança da capital. Promulgada a Constituição mineira em 15 de junho de 1891, permaneceu no Senado mineiro, renunciando em novembro de 1891, em protesto contra o golpe de Estado dado por Deodoro. Em julho de 1892, foi empossado como presidente do Estado, providenciando os estudos sobre a localização da nova capital. Em um quadro de prosperidade, levou à frente projetos de imigração e colonização e a construção da nova capital. Após o término do seu mandato, foi presidente do Banco da República. Em 1898, fixou-se na Cidade de Minas e, em janeiro de 1900, foi eleito o primeiro presidente do Conselho Deliberativo da cidade. Foi eleito, em fevereiro de 1903, vice-presidente da República. Em 15 de novembro de 1906 foi empossado presidente da República. No poder, procurou assegurar autonomia em relação aos oligarcas que controlavam a política federal, em especial o senador Pinheiro Machado, e buscou estimular o desenvolvimento industrial e a produção agrícola voltada para o mercado interno. Morreu em junho de 1909, no exercício do mandato (ABRANCHES, 1918, v. I, p. 138-143; IGLESIAS *et al.* 1990, p. 184; VISCARDI, 2001, p. 182).

forma a induzir o desenvolvimento das regiões mais atrasadas do estado e, desse modo, contribuir para superar os desequilíbrios regionais. Já como presidente do Estado, Afonso Pena conduziu, com o auxílio do engenheiro Aarão Reis, o processo técnico de indicação dos sítios mais adequados (Várzea do Marçal e Belo Horizonte) e, através da criação da CCNC, estabeleceu a estrutura técnica que viabilizaria a transferência dos poderes públicos para a nova cidade e que orientaria o empreendimento no sentido da modernização (IGLÉSIAS *et al.*, 1990, p. 219; RESENDE, 1974, p. 143, 146).

Os locais escolhidos, nos três casos, foram áreas em que já existiam povoações, mas nenhuma delas foi reformada ou aproveitada como sede governamental, preferindo-se fazer tabula rasa das ocupações já existentes nos sítios selecionados e erguer as novas cidades a partir do zero.

Ao determinar a localização do novo distrito federal e ao encarregar o agrimensor Andrew Ellicott da demarcação do território escolhido, com cerca de 260km², George Washington aparentemente já teria definido a área vizinha à povoação de Georgetown como o sítio da nova cidade²⁷. A maior parte dessa área pertencia a um pequeno número de proprietários rurais, que foram convencidos pelo próprio presidente a ceder à União o controle das terras em troca de indenizações em dinheiro e da posse dos terrenos que restassem após a abertura de vias e praças públicas e que não fossem necessários para a construção dos edifícios governamentais e administrativos. Assim, o controle da maior parte das terras urbanas voltou às mãos de proprietários particulares (REPS, 1969, p. 309-311).

Na província de Buenos Aires, uma área de aproximadamente 168km², junto a dois povoados existentes, La Ensenada e Tolosa, foi escolhida para o estabelecimento da nova cidade, La Plata. A área, conhecida como *las Lomas* de La Ensenada de Barragán, pertencia a 32 grandes proprietários e em parte estava ocupada por fazendolas e sítios arrendados a pequenos lavradores²⁸. Uma lei provincial foi votada para regulamentar a desapropriação das

²⁷ Havia duas pequenas cidades no território escolhido pelo presidente dos Estados Unidos para o novo Distrito de Columbia: Georgetown, pertencente à Maryland, e Alexandria, pertencente à Virginia. O presidente descartou a possibilidade de simplesmente construir em uma dessas povoações os edifícios necessários para o funcionamento do governo americano e da administração federal e para lá transferir a sede governamental. Em 1846, a pedido dos seus moradores, Alexandria foi destacada do distrito federal e devolvida pelo Congresso ao estado da Virginia. Ambas as cidades são hoje subúrbios de Washington.

²⁸ *Lomas* são pequenas elevações ou colinas alongadas. A enseada de Barragán era um porto natural na margem direita do rio da Prata e que ganhou importância estratégica no início século XVIII, após o estabelecimento pelos portugueses da Colônia do Santíssimo Sacramento, em 1680, na margem esquerda do estuário. No fim dos anos 1730, a enseada foi fortificada e trinta anos depois, surgiu junto ao porto um pequeno povoado, La Ensenada, que em 1876 tinha 575 moradores e era sede de um município com 4.400 habitantes e setenta e cinco estâncias. As *lomas* se estendiam ao longo da barranca do rio da Prata, a uns cinco quilômetros a sudoeste do povoado (PAULA, 1987, p. 31-44).

terras em troca de indenizações em dinheiro, permitindo que o governo bonaerense assumisse o controle das terras consideradas necessárias para o empreendimento, de forma mais efetiva do que ocorrera em Washington. O povoado de La Ensenada não foi afetado pelas expropriações mas Tolosa encontrava-se no espaço que seria abarcado pela nova cidade. Na implantação dessa parte da capital provincial, optou-se por um complicado processo de ajuste do traçado proposto à ocupação já existente em Tolosa, buscando preservar edifícios e conservar, na medida do possível, a área das propriedades. Este trabalho, difícil e lento, avançou pelo menos até 1920 (PAULA, 1987, p. 48, 74-76, 101-106).

Em Minas Gerais, a CCNC demarcou uma área com cerca de 51km² para a construção da nova cidade. Esta área abrangia um povoado, o arraial de Belo Horizonte, antigo Curral d'El-Rei, existente há pelo menos 150 anos. A maior parte dessas terras estava ocupada por cerca de 430 propriedades e posses, que foram desapropriadas em troca de indenizações em dinheiro e de terrenos na nova cidade. Assim, como em La Plata, o governo pode efetivamente controlar as terras na nova capital. O arraial foi demolido para dar lugar à nova capital. A população do arraial, aproximadamente 4.000 pessoas, teve de abandonar suas casas e buscou, então, acomodar-se nas vizinhanças, conforme registrou, à época, o pároco do arraial, padre Francisco Martins Dias. Sem recursos financeiros, a maior parte desses antigos moradores do lugar não teve como, mais tarde, se estabelecer na nova cidade (BARRETO, 1996, v. 2, p. 71-94; DIAS, 1897, p. 82-87; PENNA, A. 1997a, p. 66-67).

Uma vez decidida a mudança das capitais, a preocupação dos governos em implantar as novas cidades condicionou a elaboração dos planos. Dez anos foi o prazo estabelecido para que o governo americano estivesse funcionando em sua nova sede (REPS, 1969, p. 306). Em Buenos Aires, não houve o estabelecimento formal de prazos, mas circunstâncias políticas exigiam que a nova capital estivesse instalada em três anos, ainda dentro do mandato do governador Dardo Rocha (PAULA, 1987, p. 252). Em Minas Gerais, a Lei n.3, adicional à Constituição estadual, aprovada pelo Congresso Mineiro em 17 de dezembro de 1893, determinava que os poderes do Estado devessem estar estabelecidos na nova capital dentro do prazo máximo de quatro anos (MINAS GERAES, 1894e, p. 59-61). Os planos, especialmente de La Plata e da Cidade de Minas, foram elaborados de modo a cumprir esses prazos, todos exíguos nas condições de então, permitindo a construção rápida dos espaços necessários ao funcionamento dos poderes públicos. Assim, buscou-se tornar irreversível a mudança de capital.

PLANEJANDO AS NOVAS CIDADES

A discussão da planificação das três cidades pode começar pela autoria dos planos. Nos Estados Unidos, coube a um engenheiro militar francês, o major L'Enfant, fazer o plano da capital federal. L'Enfant servira durante a Guerra de Independência nas forças americanas, sob o comando de George Washington e, após o fim do conflito em 1783, permaneceu no país, mantendo-se em contato com o general. Em março de 1791, o presidente o incumbiu do estudo da localização dos edifícios principais no sítio escolhido para o distrito federal. A seguir, em abril, L'Enfant foi encarregado de traçar um plano para a toda a nova cidade e trabalhou rapidamente. Em agosto de 1791, o plano da capital federal estava aprovado (REPS, 1969, 308-325).

Dois meses depois, em outubro, L'Enfant se desentendeu com os três comissários encarregados da construção da nova cidade. A desavença deu-se em torno das primeiras vendas de lotes. Defendendo obstinadamente suas convicções, L'Enfant recusou-se a entregar aos comissários os desenhos necessários à realização do primeiro leilão programado. Nessa altura, Andrew Ellicott, o agrimensor, se dispôs a desenhar uma versão do plano da cidade, a partir dos seus próprios levantamentos topográficos, de modo a tornar possíveis as primeiras transações. Ao fazer essa versão, Ellicott modificou pontualmente o traçado proposto por L'Enfant, tornando-o mais regular e uniforme. Segundo Reys, é possível que algumas dessas mudanças tenham sido demandadas por Thomas Jefferson, enquanto outras talvez tenham sido iniciativa do próprio Ellicott (REPS, 1969, p. 328).

Porém, fato é que o plano modificado não teve a sanção de L'Enfant, cujo nome sequer foi mencionado na versão impressa desse desenho, feita no início de 1792. Entretanto, foi esse plano modificado que serviu para as primeiras vendas de terrenos. Os desentendimentos de L'Enfant com os comissários acirraram-se e levaram, por fim, à destituição do engenheiro francês, ainda em 1792²⁹. L'Enfant, tentando controlar a implantação do seu projeto, não teria discernido quais eram os limites estabelecidos por Washington e Jefferson para o seu encargo, que se restringia à elaboração do plano da nova cidade. Segundo Reys, há evidências de que o presidente e o secretário de Estado não

²⁹ *L'Enfant terrible* é o título da parte do livro de Reys que trata dos desentendimentos entre o engenheiro e o governo dos Estados Unidos. Ao lançar mão dessa expressão francesa, que denota aquele que perturba e coloca em xeque procedimentos e práticas do meio em que trabalha ou vive, o autor atribuiu ao comportamento de L'Enfant um peso significativo no episódio do seu afastamento dos trabalhos de planejamento da nova capital americana (REPS, 1969, p. 325).

cogitavam atribuir a L'Enfant o controle sobre a construção da capital federal (REPS, 1969, p. 304-330).

O plano de La Plata foi criação coletiva dos técnicos (engenheiros, arquitetos e agrimensores) do *Departamento de Ingenieros de la Provincia*, com contribuições importantes de um arquiteto portenho, Juan Martín Burgos, que por sua própria iniciativa enviou ao governo provincial um plano esquemático de uma nova capital³⁰. O encarregado da área de arquitetura da Seção de Obras Públicas do *Departamento de Ingenieros*, Pedro Benoit, é muitas vezes apontado pela historiografia como o autor do plano da nova capital provincial³¹. Benoit, engenheiro que foi o diretor executivo das obras de diversos edifícios públicos da nova capital bonaerense, sem dúvida participou da elaboração do plano, juntamente com outros integrantes do *Departamento de Ingenieros*. Mas, de acordo com Alberto de Paula, não há registros claros que possibilitem, hoje, individualizar a contribuição de cada um desses técnicos no processo de planejamento da cidade nem que permitam, com segurança, atribuir a Benoit a autoria do traçado. Assim, nos diz Alberto de Paula, ao tratar dos vários estudos e anteprojetos que levaram ao traçado de La Plata:

[...] indudablemente, ha sido una labor de equipo entre profesionales y dibujantes del Departamento de Ingenieros, proyectistas privados como el arquitecto Juan Martín Burgos e don José Rodrigo, y el propio gobernador Dardo Rocha³² (PAULA, 1987, p. 107).

A partir de outubro de 1884, enquanto as obras e demarcações prosseguiam, o *Departamento de Ingenieros* fez um levantamento cadastral, consolidando o traçado proposto dois anos antes. Em 1888, com base nesse levantamento, foi desenhado um plano definitivo. De acordo com Alberto de Paula, uma observação inscrita nesse plano de 1888 - *projeto do engenheiro Pedro Benoit* - levou a historiografia a atribuir o plano de La Plata a esse engenheiro, apesar de não serem conhecidas outras evidências dessa autoria nas fontes disponíveis, inclusive nos relatórios oficiais do *Departamento de Ingenieros* e em decretos

³⁰ O governo provincial recebeu também um outro esquema, enviado por um cidadão, *don José Rodrigo*, que possivelmente não era nem engenheiro nem arquiteto (PAULA, 1987, p. 89).

³¹ É o caso, por exemplo, de Gutman e Hardoy, que consideram Pedro Benoit "*el autor del diseño de la nueva ciudad de La Plata cuando fue definida como capital de la provincia de Buenos Aires*", ou seja, o autor do plano da nova cidade de La Plata (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 71).

³² Traduzindo livremente: "[...] indubitavelmente, teria sido um trabalho de equipe envolvendo os profissionais e desenhistas do *Departamento de Ingenieros*, projetistas privados como o arquiteto Juan Martín Burgos e don José Rodrigo e o próprio governador Dardo Rocha" (PAULA, 1987, p. 107, tradução nossa).

governamentais que concederam gratificações especiais ao próprio Benoit por serviços prestados no empreendimento (PAULA, 1987, p. 101-110).

Em Minas Gerais, o plano da Cidade de Minas foi obra do engenheiro-chefe da CCNC, Aarão Reis. Participaram ativamente do projeto vários engenheiros e desenhistas da 3ª Divisão da CCNC, o chamado Escritório Técnico, que certamente receberam subsídios dos engenheiros das outras três divisões técnicas, encarregadas dos levantamentos geodésicos, topográficos e cadastrais, dos estudos do abastecimento d'água e da drenagem e do projeto de um ramal de estrada de ferro, que seria de fundamental importância para o sucesso do empreendimento. Três nomes devem ser destacados entre os colaboradores de Aarão Reis: Hermillo Alves, chefe do Escritório Técnico, e seus auxiliares imediatos Bernardo Joaquim de Figueiredo, chefe da Seção de Projetos e José de Magalhães, engenheiro arquiteto e chefe da Seção de Arquitetura³³ (REIS, 1895a). Após a aprovação do plano da Cidade de Minas, Aarão Reis deixou a direção da CCNC, em maio de 1895, e os trabalhos de construção passaram a ser conduzidos pelo engenheiro civil Francisco Bicalho.

A discussão da autoria dos planos nos conduz à análise dos processos de projeto e dos trabalhos técnicos. Nos Estados Unidos, Andrew Ellicott iniciou a demarcação das divisas do distrito federal e os levantamentos topográficos do sítio em janeiro de 1791. No início de março, L'Enfant chegou ao sítio, encarregado de percorrer a área que Ellicott estava levantando e nela selecionar as localizações mais interessantes para os edifícios principais. A análise do sítio, apresentada por L'Enfant ao presidente num encontro com Ellicott e os comissários em 28 de março de 1791, impressionou George Washington e levou o governo da

³³ Sem especificar fonte, Abílio Barreto, no seu *Belo Horizonte, memória histórica e descritiva* e no *Resumo histórico de Belo Horizonte*, atribuiu ao engenheiro Américo de Macedo participação destacada na elaboração da *Planta Geral da Cidade de Minas*, o documento síntese do plano da nova Capital (BARRETO, 1996, v. 2, p. 255; BARRETO, 1950, p. 94). Isso não corresponde às informações dadas pelo próprio Aarão Reis no relatório que enviou ao presidente do Estado em maio de 1895, ao deixar a CCNC. Nesse relatório, Aarão Reis pôs em evidência o trabalho de Américo de Macedo na direção dos levantamentos topográficos e na produção da *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, documento cartográfico que serviu de base para a elaboração da *Planta Geral da Cidade de Minas*. Esta, por sua vez, foi produzida pelo Escritório Técnico, com participação destacada de Hermillo Alves e Bernardo de Figueiredo (REIS, 1895a). A informação de Aarão Reis é corroborada pelo relatório, publicado no primeiro número da *Revista geral dos trabalhos* da CCNC, que o engenheiro Samuel Gomes Pereira, superior imediato de Américo de Macedo, fez sobre os trabalhos geodésicos e topográficos que conduziram à produção da *Planta Topográfica e Cadastral* (PEREIRA, 1895). Curiosamente, esses dois relatórios foram transcritos pelo próprio Abílio Barreto (BARRETO, 1996, v. 2, p. 194-202, 268-334). Escrevendo em 1915, o engenheiro Francisco Saturnino de Brito, ex-integrante da CCNC, ao rebater críticas feitas ao plano da Cidade de Minas, afirmou: "peço o corretivo, não somente por amor da verdade, como também porque - se está vivo o Dr. Aarão Reis, responsável oficialmente pelo plano - é falecido quem o delineou na seção técnica, o notável engenheiro Hermillo Alves, auxiliado pelo malogrado Bernardo de Figueiredo; eles não merecem aquela imprecisão, proveniente de informações erradas" (BRITO, 1915, p. 26). O tom acrimonioso da referência a Aarão Reis certamente teria origem nas divergências que Saturnino de Brito teve com o engenheiro-chefe da CCNC a respeito do abastecimento de água da nova cidade (SANEAMENTO, 1997, p. 51-54).

União a formalmente incumbir L'Enfant do plano da nova cidade (REPS, 1969, p. 312). Como vimos acima, a partir de outubro de 1791, Ellicott desenvolveu a sua versão do plano proposto por L'Enfant, já no quadro do conflito que levaria à destituição do engenheiro francês. Tanto L'Enfant quanto Ellicott cuidaram apenas do traçado da nova cidade. Os edifícios principais da capital federal, especialmente o Congresso e a residência presidencial, foram projetados por outras pessoas, sem nenhum vínculo com L'Enfant ou mesmo com Ellicott. Os demais edifícios públicos foram sendo lentamente projetados e construídos ao longo do século XIX.

Em Buenos Aires, para acelerar o processo de implantação da nova capital provincial, o governador Dardo Rocha determinou, em maio de 1881, o início simultâneo da escolha do sítio da nova cidade e dos estudos do traçado e dos edifícios principais. Os projetos dos principais edifícios públicos foram objeto de um concurso internacional, desvinculado do estudo do traçado, tendo sido pedido aos concorrentes que considerassem terrenos planos quadrangulares, de 100m de lado, para suas propostas. O edital do concurso internacional foi publicado em 6 de maio de 1881 e os trabalhos foram recebidos até novembro do mesmo ano. O julgamento dos trabalhos, por engenheiros do *Departamento de Ingenieros* e por arquitetos de Buenos Aires, começou em dezembro e só foi concluído em maio de 1882 (PAULA, 1987, p. 113-125). Após lançar o concurso internacional, o governador encarregou o *Departamento de Ingenieros*, em 7 de maio de 1881, da elaboração do plano da cidade, especialmente do estudo do traçado. Os trabalhos começaram imediatamente, mesmo sem a definição do local da nova cidade, o que viria a ocorrer somente um ano depois (PAULA, 1987, p. 89). Também em 7 de maio de 1881, o governador encomendou ao *Departamento de Ingenieros* os projetos arquitetônicos de vários dos edifícios públicos que não haviam sido objeto do concurso internacional. Mais tarde, projetos arquitetônicos de mais outros edifícios públicos ficaram sob a responsabilidade de órgãos da administração provincial, como a *Dirección General de Escuelas*, ou foram encomendados a outros arquitetos argentinos entre 1881 e 1884. Houve, assim, total descompasso entre a concepção do traçado e o estudo dos edifícios principais. (PAULA, 1987, p. 125-133).

Houve, também, a dissociação entre a elaboração do traçado e o estudo topográfico do sítio. No afã de poupar tempo e tornar irreversível a construção da nova cidade, Dardo Rocha iniciou e fez avançar o plano da cidade enquanto as possíveis localizações da nova capital estavam sendo analisadas pela já citada comissão especial, criada em 4 de maio de 1881. Aparentemente, o governador favorecia a escolha de um local próximo a La Ensenada. Mas a rigor, mesmo havendo já essa inclinação, o sítio ainda não estava definido enquanto os projetos seguiam sendo elaborados. Em outubro de 1881, a comissão

especial apontou as *Lomas* de la Ensenada como localização mais indicada para nova capital bonaerense. E somente em abril de 1882, no momento em que os edifícios principais estavam sendo escolhidos, a Legislatura provincial aprovou esse local oficialmente (PAULA, 1987, p. 56-110).

Em Minas Gerais, a escolha da localização da nova capital gerou um intenso debate no seio da elite política entre 1890 e 1893. Como forma de dirimir dúvidas e como meio de fortalecer as posições assumidas por cada grupo nesse debate apelou-se, desde cedo, para estudos técnicos encomendados a engenheiros civis. O primeiro desses estudos foi feito pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna. Em relatório encaminhado ao governador interino do Estado, Domingos José da Rocha, em novembro de 1890, Herculano Penna analisou oito localidades do vale do rio das Velhas, entre Sabará, ao sul, e Traíras³⁴, ao norte, apontando o arraial de Belo Horizonte, como a mais propícia para a construção de uma nova capital (BARRETO, 1996, v. 1, p. 307-313). A seguir, entre abril e maio de 1891, o Congresso constituinte mineiro encarregou o ex-governador Domingos José da Rocha - ele próprio também engenheiro e professor da Escola de Minas, de Ouro Preto - do estudo das localidades de Belo Horizonte e Paraúna, na região de Diamantina. O estudo de Paraúna não chegou a ser feito, mas Domingos José da Rocha considerou o arraial de Belo Horizonte como adequado à construção de uma nova capital (BARRETO, 1996, v. 1, p. 322-323).

Estudos mais apurados foram determinados em 28 de outubro de 1891, quando o Congresso Mineiro decretou a Lei n.1, adicional à Constituição estadual, indicando cinco localidades que deveriam ser estudadas por uma ou mais comissões técnicas a serem nomeadas pelo presidente do Estado: Belo Horizonte, Paraúna, Barbacena, Várzea do Marçal e Juiz de Fora (BARRETO, 1996, v. 1, p. 331-333; RESENDE, 1974, p. 142). Durante o primeiro semestre de 1892, em meio a um agitado clima político, o governo mineiro tentou, por duas vezes, organizar uma comissão técnica para fazer esses estudos. Em janeiro de 1892, foi contratado no Rio de Janeiro o engenheiro Jacintho Machado Bittencourt Junior. Por motivos de saúde, pela falta de profissionais capacitados para auxiliá-lo e pela exigüidade do prazo dado para o trabalho, Bittencourt não realizou os estudos (MINAS GERAES, 1892b, p. 6-8). A seguir, possivelmente entre abril e junho de 1892, o governo mineiro ofereceu o

³⁴ Hoje, Santana de Pirapama (BARBOSA, 1995, p. 300-301). As seguintes localidades foram estudadas por Herculano Penna: Lagoa Santa, Quinta do Sumidouro, Fazenda do Jaguará, Barra do Jequitibá, Sete Lagoas, Fazenda de Campo Alegre, Matosinhos e Belo Horizonte (BARRETO, 1996, v. 1, p. 322-323).

serviço ao engenheiro Torquato Xavier Monteiro Tapajós que recusou o encargo, por não poder ausentar-se do Rio de Janeiro³⁵ (MINAS GERAES, 1893a, p. 29).

Finalmente, em dezembro de 1892, o governo mineiro expediu instruções para a chamada *Comissão de Estudo das Localidades indicadas para a nova Capital*, chefiada por Aarão Reis e arregimentada no Rio de Janeiro, que, entre janeiro e maio de 1893, fez um detalhado estudo das condições das cinco localidades apontadas pelo Congresso Mineiro em outubro de 1891. O relatório da *Comissão de Estudo das Localidades*, com o estudo comparativo dos cinco sítios, foi encaminhado ao Congresso em julho de 1893 e deu embasamento técnico à difícil discussão política e à escolha, em 17 de dezembro desse ano, do arraial de Belo Horizonte como localização da futura Cidade de Minas³⁶ (MINAS GERAES, 1893b).

Uma vez definida a localização, foi organizada, também sob a direção de Aarão Reis, a CCNC que, a partir de março de 1894, realizou um minucioso levantamento geodésico, topográfico e cadastral do arraial e de seus arredores. Os dados levantados serviram para a produção da *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, proporcionando a base cartográfica necessária à elaboração do plano da nova cidade (MINAS GERAES, 1895b). O traçado foi então esquematizado pelo Escritório Técnico, definindo a exata localização dos edifícios principais, que imediatamente foram projetados pela Seção de Arquitetura, enquanto a Seção de Projetos prosseguiu no desenvolvimento e detalhamento do traçado da nova cidade, produzindo a *Planta Geral da Cidade de Minas*, a síntese do plano da nova capital. Portanto, houve no plano da Cidade de Minas a associação da concepção arquitetônica dos edifícios principais ao estudo do traçado de ruas, praças e avenidas, de modo mais vigoroso e efetivo que nos planos das novas capitais americana e bonaerense.

Por isso, as mudanças que ocorreram na localização de alguns dos edifícios principais e a interrupção definitiva das obras de construção do Congresso Mineiro, o maior e mais importante dos edifícios propostos no plano, devem ser consideradas como rupturas da concepção urbanística proposta pela CCNC, ao enfraquecer a relação entre traçado e

³⁵ Ambos eram engenheiros civis e bacharéis em ciências físicas e matemáticas, diplomados pela Escola Politécnica, do Rio de Janeiro (BRASIL, 1889a).

³⁶ Compunham a Comissão de Estudo, formada no Rio de Janeiro em dezembro de 1892: Eugenio de Barros Raja Gabaglia, José de Carvalho Almeida, Luiz Martinho de Moraes, Manoel da Silva Couto e Samuel Gomes Pereira, engenheiros; José Ricardo Pires d'Almeida, médico higienista; Julio César da Silva, desenhista; Urquiza Nina, auxiliar administrativo; Aristides de Oliveira, João d'Almeida, Luiz Cantanhede, Michel Dessens e Pedro Noël Sicard, auxiliares técnicos, e Francisco Furtado Nunes, auxiliar de escrita. (MINAS GERAES, 1893b).

edificações. Também, ao deixar de lado vários projetos de edifícios elaborados pela Seção de Arquitetura do Escritório Técnico, o governo mineiro impediu que o espaço da cidade fosse configurado nos termos efetivamente propostos pelo plano da CCNC³⁷ (MINAS GERAES, 1895c; MINAS GERAES, 1895d).

Reverendo os processos de elaboração dos planos de Washington e La Plata, podemos apontar a indefinição do papel atribuído ao major L'Enfant, a ausência de um corpo técnico claramente constituído e a preponderância do papel do presidente dos Estados Unidos e do secretário de Estado como elementos característicos da planificação da cidade inicialmente referida como *Federal City*. Podemos destacar a urgência, a complexa divisão de encargos e tarefas e o papel fundamental tanto do *Departamento de Ingenieros* quanto do governador da província no processo elaboração do plano de La Plata. Por fim, devemos enfatizar a atuação dos engenheiros da CCNC, o pormenorizado levantamento das características do meio físico e da ocupação humana do arraial existente como base do plano da nova capital e a integração entre estudo do traçado e projeto dos edifícios como marcas distintivas do processo de planificação da Cidade de Minas.

Um ponto sobre o qual devemos refletir é a inserção dos corpos técnicos responsáveis pelos planos de La Plata e da Cidade de Minas nas respectivas estruturas estatais. A maior parte dos trabalhos de elaboração do plano da nova capital provincial coube a um órgão permanente do Estado bonaerense, o *Departamento de Ingenieros de la Provincia*, estabelecido em 1875 (PAULA, 1987, p. 125-128).

Já a CCNC foi organizada especificamente, em fevereiro de 1894, para projetar a nova capital mineira e para construir os espaços necessários à instalação do governo na nova cidade dentro de quatro anos. No Brasil, ao longo do século XIX, os serviços públicos de engenharia estiveram sob o controle do governo imperial, no Rio de Janeiro. Com a República e a federação, os governos dos novos estados federados buscaram organizar, no início dos anos 1890, serviços de engenharia para atuar em campos a eles atribuídos pelos atos do

³⁷ As mais importantes mudanças de localização foram a construção das secretarias na Praça da Liberdade, junto ao Palácio Presidencial, a edificação do quartel da Brigada Policial junto à Praça Belo Horizonte (atual Praça Floriano Peixoto) e a construção da Imprensa Oficial na Avenida Paraopeba (hoje Avenida Augusto de Lima). Essas mudanças foram feitas pela CCNC, após a saída de Aarão Reis. A paralisação e o posterior abandono da construção do Congresso Mineiro, juntamente com o abandono do projeto do Palácio da Justiça impediu a concretização do mais imponente e significativo conjunto de edifícios públicos previsto na *Planta Geral da Cidade de Minas*. Além do projeto do Palácio da Justiça, foram desprezados os projetos da Igreja Matriz a ser erguida na Praça do Cruzeiro (atual Praça Milton Campos), de um hospital a ser construído nos terrenos hoje ocupados pelo quartel do Exército no Barro Preto, e do cassino, do restaurante e do observatório meteorológico a serem implantados no Parque. Todas essas modificações podem ser facilmente verificadas ao confrontarmos a *Planta Geral da Cidade de Minas* e o levantamento topográfico e cadastral produzido em 1928 e 1929 pela Diretoria de Obras da prefeitura de Belo Horizonte (MINAS GERAES, 1895c; BELLO HORIZONTE, 1929a).

governo provisório e, depois, pela Constituição republicana de 1891: obras públicas, demarcação de limites estaduais, colonização e estradas de ferro, entre outros. Todos esses empreendimentos estavam ligados, como vimos, aos processos de modernização em curso no país, desde os anos 1870, nos quais a engenharia e os engenheiros tinham participação destacada. A construção de estruturas administrativas no campo da engenharia foi muito prejudicada pela instabilidade política que caracterizou a primeira década republicana. Dificuldades para constituir quadros técnicos estáveis nos estados também parecem ter decorrido da escassez de profissionais em número suficiente, em meio ao ambiente de euforia e especulação que marcou a economia do período no contexto de modernização. Assim, não havia em Minas Gerais, no princípio dos anos 1890, um corpo técnico estatal consolidado que pudesse assumir o projeto e a construção da nova capital mineira tal como fizera dez anos antes na província de Buenos Aires o *Departamento de Ingenieros*³⁸.

Circunstâncias políticas não permitiriam, também, que a CCNC viesse a tornar-se um órgão técnico permanente. A partir de maio de 1895, após a saída de Aarão Reis, a CCNC foi reorganizada como comissão de direção técnica e supervisão das obras de construção dos edifícios públicos e de implantação da chamada *faixa* destinada a 30.000 habitantes, 15% da população total prevista para a nova cidade. Os quadros da CCNC foram paulatinamente reduzidos até a instalação dos poderes do Estado na Cidade de Minas, em 12 de dezembro de 1897, e a extinção da CCNC, em 3 de janeiro de 1898. Mesmo com a subsequente incorporação de número significativo de técnicos e funcionários oriundos da CCNC nos quadros da prefeitura da Cidade de Minas e nas repartições da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, vemos que o Estado mineiro, que dispunha de uma estrutura permanente de projetos e obras de engenharia muito incipiente, abriu mão da possibilidade de transformar a CCNC no núcleo de uma organização técnica mais sofisticada ou de, tornando-a perene, assegurar a implantação da nova cidade nos termos propostos no plano de Aarão Reis.

³⁸ O embrião da CCNC foi, sem dúvida, a *Comissão de Estudo das Localidades*, chefiada por Aarão Reis, que trabalhou entre dezembro de 1892 e maio de 1893. Mas o porte das duas comissões era extremamente diverso: seis engenheiros, um médico higienista, seis auxiliares técnicos de engenharia e dois funcionários era o efetivo da *Comissão de Estudo das Localidades*. Já a CCNC, entre fevereiro de 1894 e maio de 1895, chegou a contar com 147 integrantes, sendo 48 engenheiros, onze desenhistas, 31 auxiliares técnicos e 57 funcionários administrativos (MINAS GERAIS, 1893b; BARRETO, 1996, v. 2, p. 340).

OS ESPAÇOS PROJETADOS

A partir dos processos de elaboração dos planos podemos buscar entender as características básicas dos espaços propostos. O plano de L'Enfant para a *Federal City* procurou associar um traçado regular às características do sítio. Após identificar os pontos mais elevados de um relevo pouco acidentado e de estabelecer sobre essas partes altas os sítios dos dois mais importantes edifícios, L'Enfant produziu o traçado básico a partir da sobreposição de duas malhas de vias (FIG. 4).

Uma, de avenidas radiais, permitiria a ligação visual, dos pontos focais do plano - o Congresso e a residência presidencial - a todas as partes da cidade. Outra, de ruas ortogonais, buscaria dividir as terras em lotes regulares. Nos cruzamentos das avenidas diagonais, L'Enfant previu quinze grandes praças, com monumentos que pudessem evocar cada um dos estados da União³⁹. O povoamento poderia se dar simultaneamente a partir dessas praças, pensava L'Enfant, o que permite entender a cidade como "um espaço descentralizado e polivalente, em condições de diluir o poder" (SENNET, 1997, p. 222).

Como um dos elementos mais destacados do plano da nova capital federal, L'Enfant propôs dois eixos ajardinados, buscando propiciar grandes vistas em perspectiva do Congresso e da residência presidencial: a *Grand Avenue*, extensa e larga avenida ajardinada conhecida hoje como *Mall*, se desenvolveria do Congresso até as margens do rio Potomac e um grande parque, chamado *President's gardens*, se estenderia perpendicularmente à *Grand Avenue*, a partir da residência presidencial. A *Grand Avenue* constituiria o eixo central de uma *patte d'oie*⁴⁰ que irradiaria do Congresso, completada pela *Maryland Avenue* e pela *Pennsylvania Avenue*. Esta última estabeleceria a ligação visual direta entre a residência presidencial e o Congresso, à maneira das vias barrocas que interligaram as principais basílicas de Roma após as intervenções urbanas patrocinadas pelo papa Sisto V, entre 1585 e 1590.

³⁹ Além dos treze estados que originalmente formaram os Estados Unidos, dois outros foram incorporados à União à época da planificação de Washington: Vermont, em 1791, e Kentucky, em 1792.

⁴⁰ *Patte d'oie* (pata de ganso), conjunto composto por três vias que irradiam de uma praça, formando ângulos de 20° a 30° entre si, é um elemento característico do arranjo espacial dos jardins franceses da segunda metade do século XVII e dos traçados urbanísticos inspirados nesses jardins.

A circulação das pessoas se daria livremente através dos espaços públicos. A locomoção permitiria a construção de perspectivas instigantes à medida que o corpo se deslocasse no espaço da cidade em direção aos monumentos ou edifícios principais, refletindo a importância dada pelos iluministas ao movimento (SENNET, 1997, p. 220-222). O cerne da concepção de L'Enfant foi conservado quando Ellicott ajustou o traçado, tornando-o ainda mais regular e simétrico. De acordo com Reps, a influência básica no desenho de L'Enfant teria sido o traçado dos jardins de Versalhes. Também seria plausível pensar que o engenheiro tivesse sido influenciado pela grande composição axial que, ao longo do século XVIII, se implantou em Paris, nos *Champs-Élysées* e na *place de l'Étoile* (REPS, 1969, p. 322-323). Lewis Mumford nos lembra que o traçado proposto por L'Enfant

[...] tinha todos os aspectos de um soberbo plano barroco: a localização dos edifícios públicos, as imponentes avenidas, as abordagens axiais, a escala monumental, o verde envolvente (MUMFORD, 1998, p. 438).

Segundo Mumford, para que essa concepção barroca de cidade pudesse efetivamente se materializar era necessário que os edifícios, não apenas os principais, mas todos os que margeassem as grandes avenidas e praças, fossem construídos de modo a configurar em três dimensões os espaços barrocos sugeridos pelo traçado. Assim, à arquitetura caberia conferir sentido aos espaços urbanos monumentais imaginados por L'Enfant (MUMFORD, 1998, p. 440-441).

Porém, a construção dos edifícios se deu sem claro compromisso com as premissas do plano original. Nos terrenos, deixados nas mãos dos particulares, se levantaram prédios incapazes de reforçar os atributos barrocos do traçado. A lentidão da ocupação efetiva dos lotes privados foi tão grande que durante décadas a cidade impressionou, e assustou, visitantes e moradores com seus extensos vazios e seus edifícios espalhados por uma imensa área. O governo americano, sem dinheiro e sem disposição para desapropriar terrenos ou para dirigir a ocupação dos lotes privados, não compreendeu que a grandiosa concepção barroca demandava um controle público das terras. Mumford argumenta que sem esse controle público, que orientasse a construção dos edifícios, não houve como se configurar os espaços da nova cidade nos termos propostos por L'Enfant (MUMFORD, 1998, p. 438-443).

Noventa anos após o trabalho de L'Enfant, o repertório barroco também presidiu o projeto do traçado urbano de La Plata, que, como vimos, foi estudado em abstrato, a partir de maio de 1881, antes mesmo de o sítio da nova cidade ter sido definido. Alberto de Paula observa que os primeiros estudos elaborados no *Departamento de Ingenieros* parecem ter sido

inspirados pelo plano de Karlsruhe, a barroca capital do antigo margraviato de Baden, edificada no sul da Alemanha a partir de 1715. Em Karlsruhe, os elementos básicos do traçado são 32 vias radiais que partem do castelo do margrave - envolvido por uma avenida circular - conformando, de um lado, as aléias de um grande parque e, de outro lado, as ruas da cidade⁴¹. Os dois primeiros esquemas propostos pelo *Departamento de Ingenieros* estabeleciam um malha de 16 vias radiais - traçadas a partir de uma *plaza mayor* - e de três vias semicirculares concêntricas. A esta malha estava sobreposta uma outra trama de ruas ortogonais. Grandes praças e três parques estavam localizados nos cruzamentos das vias radiais com as vias concêntricas (PAULA, 1987, p. 77-90; FIG. 5).

Em abril de 1882, assim que se tornou evidente que a nova cidade seria localizada nas *Lomas de La Ensenada*, dois outros planos esquemáticos foram apresentados ao governo provincial como subsídios ao trabalho de projeto que estava sendo desenvolvido pelo *Departamento de Ingenieros*. Um desses esquemas, proposto pelo arquiteto Juan Martín Burgos, também articulava duas malhas sobrepostas, como nos estudos anteriormente elaborados pelo *Departamento de Ingenieros*⁴². Mas, diversamente desses estudos, as malhas propostas por Burgos eram ambas ortogonais. Sobre uma malha de ruas, densa e fechada, Burgos lançou a grelha, mais aberta, de avenidas que se cruzariam com as ruas em ângulos de 45°. O centro da composição estava ocupado por uma *plaza mayor* e outras praças apareciam sobre os cruzamentos das avenidas. Ruas de serviço, secundárias, dividiam ao meio os quarteirões retangulares formados pela malha de ruas (PAULA, 1987, p. 83-86; FIG. 6).

⁴¹ Segundo Mumford, Karlsruhe é essencialmente uma *Residenzstadt*, ou seja, a morada do príncipe e de sua corte. Daí a centralidade do castelo, representando o poder do margrave. Mumford define esse tipo de cidade barroca como "espetáculo de comando" (MUMFORD, 1998, p. 419). Até 1951 Karlsruhe foi capital de Baden, que entre os séculos XVIII e XX se transformou em grão-ducado e depois em estado federado.

⁴² Alberto de Paula nos diz que a outra proposta enviada ao governo bonaerense, denominada *Ciudad Atlántida* e apresentada por don José Rodrigo, seria semelhante ao plano esquemático de Juan Martín Burgos (PAULA, 1987, p. 89).

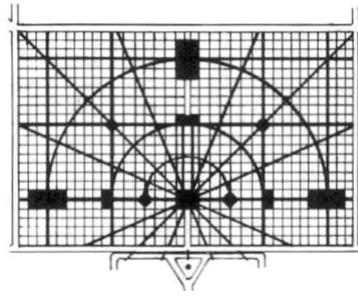


FIGURA 5 – La Plata, Anteprojetto, *Departamento de Ingenieros*, 1882.
Fonte: PAULA, 1987, p. 86.

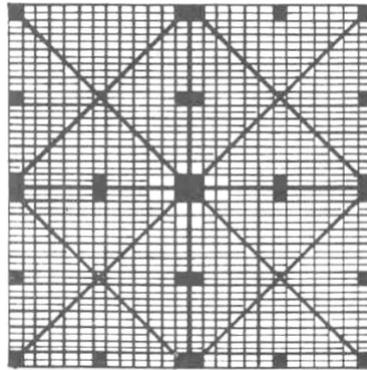


FIGURA 6 – La Plata, Anteprojetto, Juan Martin Burgos, 1882.
Fonte: PAULA, 1987, p. 84.

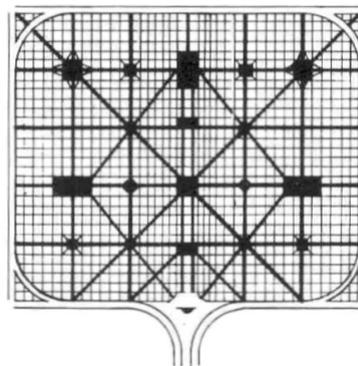


FIGURA 7 – La Plata, Esquema do plano oficial, *Departamento de Ingenieros*, 1882.
Fonte: PAULA, 1987, p. 86.

A proposta de Burgos teria alguma semelhança com um plano de reforma da cidade de Buenos Aires apresentado, em 1869, ao governo argentino por um cidadão portenho, José M. Lagos. Segundo Margarita Gutman e Jorge Enrique Hardoy, o esquema proposto por Lagos previa a abertura de grandes avenidas, rasgando o núcleo de ruas em tabuleiro de xadrez, típico das cidades hispano-americanas configuradas no período colonial de acordo com as *Ordenanzas de Descubrimiento y Población*, as chamadas *Leyes de Indias*⁴³. Duas dessas avenidas seriam paralelas às ruas coloniais e definiriam uma grande praça circular. Dessa praça, saíam quatro avenidas diagonais, cortando o tabuleiro em ângulos de 45° (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 88-89).

O esquema apresentado por Burgos se assemelhava também aos traçados de L'Enfant e de Ellicott para a capital americana. Mas talvez por ser ainda um traçado abstrato, à espera de um sítio, esse esquema era muito mais uniforme e regular do que os elaborados para Washington. É possível que tal regularidade tenha sido o fator que levou o *Departamento de Ingenieros* a adotar a proposta de Burgos como base de um novo traçado para a capital

⁴³ Essas ordenanças, baixadas por Filipe II em 13 de junho de 1573, consolidaram práticas espanholas de povoamento e colonização dos territórios conquistados na América, elaboradas ao longo de oito décadas. De acordo com Gutman e Hardoy, dos 148 artigos dessa legislação, 36 diziam respeito à localização, fundação, planejamento e projeto das povoações coloniais. Os demais se referiam à colonização dos territórios e à organização dos espaços rurais. Os mesmos autores salientam que em 1573, quando as *Leyes de Indias* foram sancionadas, já estavam fundadas centenas de povoações na América espanhola, entre as quais quase todas as que eram ou vieram a ser capitais administrativas, sedes episcopais e grandes portos comerciais. Buenos Aires, fundada definitivamente em junho de 1580, foi das poucas grandes cidades hispano-americanas efetivamente estabelecidas e organizadas nos termos das *Ordenanzas de Descubrimiento y Población* (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 26-33). Vários autores têm destacado a importância das *Leyes de Indias* na história do urbanismo. Leonardo Benevolo considera que elas foram a primeira lei urbanística da Idade Moderna, em muitos aspectos similar a um plano regulador dos dias de hoje, e produziram novo tipo de cidade que, ao organizar o espaço segundo princípios de simetria e regularidade geométrica, afirmou o domínio europeu sobre os povos ameríndios (BENEVOLO, 2003, p. 469-502). De acordo com Reys, as *Leyes de Indias*, que se destacam como um dos mais importantes documentos da história do planejamento urbano, propunham amplo esforço de planificação urbana e regional visando o estabelecimento de colônias auto-suficientes. A quase totalidade das ordenanças relativas ao planejamento urbano não seria nada mais que a codificação de práticas que haviam se tornado padronizadas ao longo dos anos, ainda que os compiladores das *Leyes de Indias* possam ter buscado inspiração nos tratados de Vitruvius - arquiteto romano do séc. I a.C. - e de Leon Battista Alberti, obra publicada em 1485, nas experiências de estabelecimento de novas povoações na própria Espanha, em especial Santa Fé - fundada em 1492 pelos Reis Católicos nas proximidades de Granada, como ponto de apoio para a conquista do último reduto mouro - e nos tratados militares do século XVI que resgataram e estudaram teorias romanas de castramentação, ou seja, de organização de acampamentos militares (REYS, 1969, p. 35-69). Murillo Marx também aponta o caráter abrangente, ao mesmo tempo rural e urbano, do ordenamento proposto nas *Leyes de Indias* (MARX, 1991, p. 57-59) Nestor Goulart Reis Filho vincula a codificação espanhola às experiências urbanísticas européias empreendidas a partir do fim da Idade Média e do Renascimento e ressalta a importância das *Leyes de Indias* como fonte para o estudo do urbanismo (REIS [FILHO], 2000, p. 128-130). Por fim, devemos destacar a análise que Sérgio Buarque de Holanda fez, no seu livro *Raízes do Brasil*, publicado em 1936, das *Leyes de Indias* e das cidades fundadas como instrumento de dominação. Na avaliação de Sérgio Buarque de Holanda, os planos das cidades hispano-americanas exprimem "a idéia de que o homem pode intervir arbitrariamente, e com sucesso, no curso das coisas e de que a história não somente 'acontece', mas também pode ser dirigida e até fabricada" (HOLANDA, 1998, p. 97-98).

bonaerense, aprovado pelo governo provincial em 5 de junho de 1882 (PAULA, 1987, p. 89; FIG. 7).

Nesse novo traçado, as malhas ortogonais sobrepostas do esquema de Burgos foram associadas à composição de três parques das primeiras propostas radiais. A malha básica de ruas sugerida por Burgos sofreu três modificações importantes. Em primeiro lugar, as ruas de serviço foram suprimidas. Em segundo lugar, dez vias da malha de ruas - metade das quais dispostas na direção nordeste-sudoeste - foram configuradas como avenidas, dividindo a área urbana em setores quadrangulares, de 75 hectares cada um⁴⁴. Por fim, a via central do alinhamento nordeste-sudoeste, foi desdobrada em duas avenidas paralelas, com uma única fileira de quadras no seu entremeio, configurando o grande eixo que, partindo de um extenso parque periférico, o *paseo del Bosque*, cruzaria a cidade perpendicularmente ao rio da Prata e alcançaria outro parque, menor e não periférico. No centro exato do traçado, no cruzamento desse grande eixo com a avenida central da direção noroeste-sudeste, a Avenida 13, foi lançada a *plaza mayor*⁴⁵, articulada por avenidas diagonais aos parques e a outras praças menores. Essas, seriam ocupadas por jardins e monumentos, à semelhança das quinze grandes praças que L'Enfant concebeu em seu plano para a nova capital americana (FIG. 8).

Resumidamente, o novo traçado apresentado pelo *Departamento de Ingenieros* poderia ser descrito como a sobreposição de três grelhas viárias. Uma malha ortogonal de 62 ruas com largura de 18m, daria forma a quarteirões em geral quadrados, com 120m de lado; outra rede, também ortogonal, de dez avenidas com 30m de largura, paralelas às ruas, conformaria seções urbanas também quadrangulares; e uma terceira trama, com oito avenidas diagonais, cortaria as outras duas grelhas em ângulos de aproximadamente 45°.

A distribuição dos edifícios principais de La Plata sobre esse traçado geométrico foi estudada já após a escolha do sítio e, portanto, depois do início do ajuste do plano abstrato às condições topográficas locais. A diretriz básica da localização dos edifícios principais buscou fazer de cada um desses edifícios o pólo indutor da ocupação das áreas à sua volta, tomando-se o cuidado de não concentrar esses prédios em um único ponto da nova cidade (PAULA, 1987, p. 133).

⁴⁴ Um hectare é equivalente a 10.000m². Cem hectares correspondem a um quilômetro quadrado.

⁴⁵ Essa praça, a princípio referida também como *plaza principal*, é hoje chamada *Plaza Moreno*.

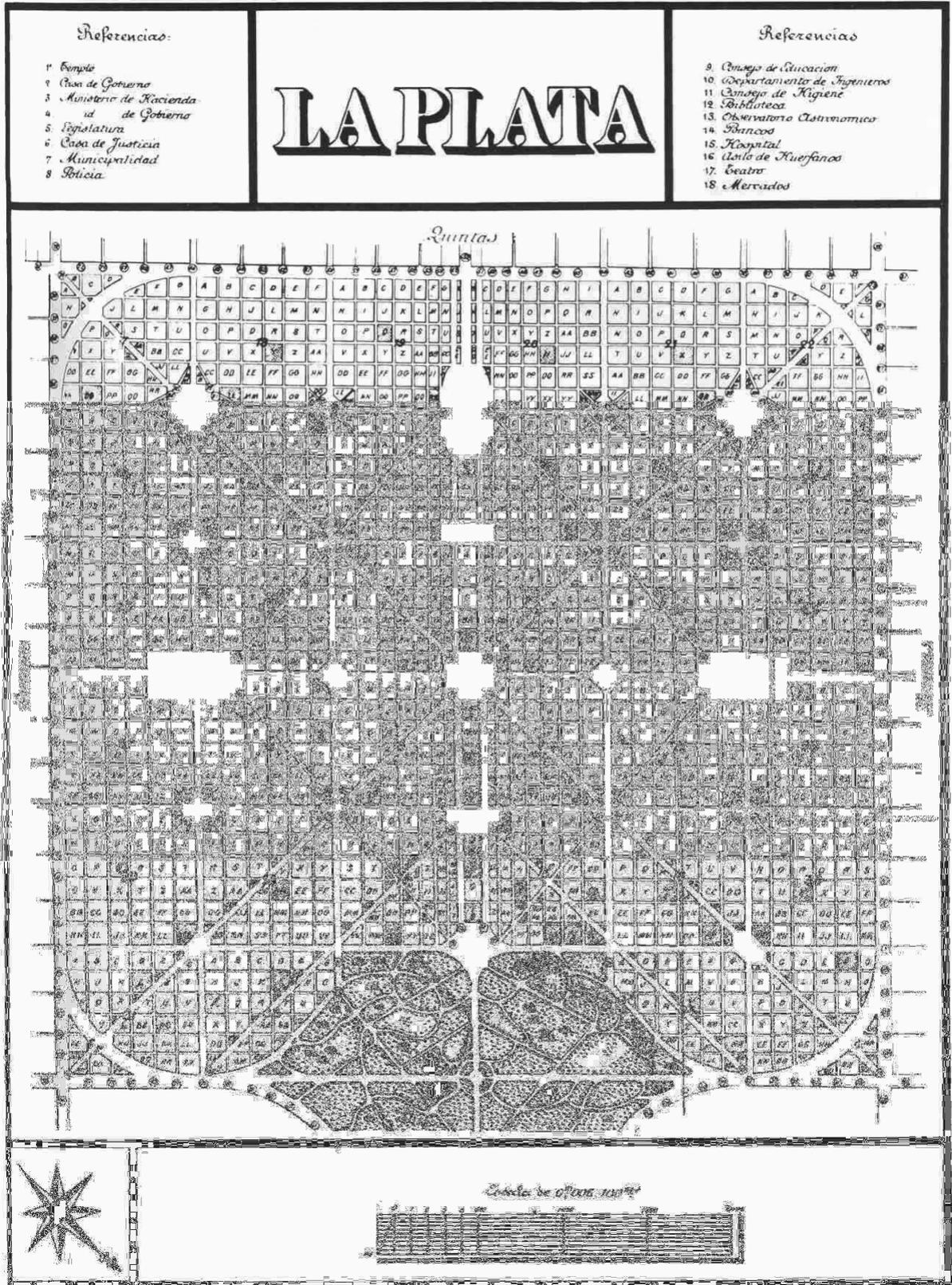


FIGURA 8 – La Plata, Plano oficial, *Departamento de Ingenieros*, 1884.
 Fuente: PAULA, 1987, p. 103.

De fato, dez importantes edifícios foram distribuídos ao longo de 3.000m do grande eixo, polarizando diretamente uma área de 450 hectares em seis seções urbanas, ocupando o núcleo do traçado proposto. A distribuição final acomodou sobre o grande eixo seis dos edifícios mais significativos, ocupando as quadras do entremeio, e lançou os outros quatro edifícios principais sobre duas das avenidas que cortavam perpendicularmente esse eixo, criando um arranjo espacial simétrico. Esse arranjo foi completado com a localização junto ao grande eixo da estação terminal do ramal ferroviário que ligava La Plata à cidade de Buenos Aires⁴⁶.

A estratégia de fazer dos edifícios principais os indutores da ocupação das áreas da cidade já estava esboçada no plano de L'Enfant para Washington. Em La Plata, porém, os edifícios principais seriam indutores da ocupação mas não constituiriam propriamente focos visuais - não como o Congresso e a residência presidencial em Washington, como os castelos em Versalhes e em Karlsruhe ou como as basílicas na Roma sistina. Em La Plata, as grandes vias não foram pensadas de modo a fazer a ligação visual entre edifícios principais. De acordo com Alberto de Paula, essas grandes avenidas proporcionariam, sim, perspectivas abertas ao infinito, numa concepção espacial renascentista (PAULA, 1987, p. 88).

Outro ponto distintivo do traçado proposto pelo *Departamento de Ingenieros* pode ser identificado nos quarteirões adjacentes ao grande eixo, menores que as demais quadras da cidade, o que implicou maior disponibilidade de vias de circulação e, portanto, maior capacidade de atender aos fluxos decorrentes da ocupação mais adensada que futuramente, calculavam os engenheiros bonaerenses, caracterizaria essa área da cidade (PAULA, 1987, p. 87, 133-134). Assim, a adoção de diferentes afastamentos entre as ruas paralelas ao grande eixo, além de delinear quarteirões de tamanhos variados, tornou o traçado menos uniforme.

Por fim, em todos os traçados propostos para La Plata pelo *Departamento de Ingenieros* uma grande via de circunvalação, com 90m de largura, envolvia a cidade, acomodando as vias férreas e separando claramente a área urbana das áreas rurais do chamado

⁴⁶ Foram construídas ao longo desse grande eixo: a Municipalidade e a principal igreja católica, defrontando a *plaza mayor*; a Legislatura provincial e a *Casa de Gobierno*, confrontando a atual *Plaza San Martin*; a sede da Polícia, sobre a atual *Plaza Rivadavia*, faceando o *paseo del Bosque*. Sobre esse eixo foi construído também o teatro. Na Avenida 13, que corta o grande eixo na *plaza principal*, foram levantadas a *Casa de Justicia*, duas quadras a noroeste da praça, e a *Dirección General de Escuelas*, simetricamente colocada a sudoeste. Por fim, na Avenida 7, também perpendicular ao eixo, outro arranjo simétrico foi produzido construindo-se o ministério da Fazenda cinco quadras a noroeste do Palácio da Legislatura e colocando-se o ministério de Governo a sudoeste, a igual distância do parlamento. A estação ferroviária, construída em 1883 na atual *Plaza San Martin*, junto aos palácios provinciais, foi utilizada somente até 1906, quando o edifício foi reformado para uso da administração pública (PAULA, 1987, p. 172-175).

*ejido*⁴⁷, a ser dividido em chácaras e sítios. Essa clara delimitação entre cidade e campo é traço marcante dos planos estudados para La Plata. Nada semelhante foi proposto por L'Enfant para a nova capital americana, assim como não havia uma delimitação rigorosa entre campo e cidade em Versalhes e, inicialmente, na periferia pouco urbanizada de Paris, na qual se implantou a *place de l'Étoile* e os *Champs-Élysées*.

Entretanto, a idéia da via de circunvalação tinha precedente na própria Argentina⁴⁸. Segundo Gutman e Hardoy, o esquema proposto em 1869 para Buenos Aires, por José M. Lagos, previa a implantação de

[...] *una amplia avenida de circunvalación, perfectamente circular, que nacía al sur en la costa del Río de la Plata, de otro lado del Riachuelo, y terminaba al norte, también en la costa [...]*⁴⁹ (GUTMAN, HARDOY, 1992, p. 89)

Esse esquema nunca saiu do papel, mas os autores nos lembram também que, em 1880, após a federalização da cidade de Buenos Aires, o novo intendente municipal, Torcuato de Alvear, propôs, como forma de consolidar os limites do recém-criado distrito federal, a construção de um *gran boulevard de circunvalación*, com 100m de largura, cujo projeto ficou a cargo da *Oficina de Obras Públicas* da cidade. Esse projeto previa que quartéis, hospitais, asilos, prisões, mercados, matadouros e cemitérios - então localizados nas áreas centrais da capital federal - seriam transferidos para terrenos ao longo desse bulevar, de modo a melhorar as condições sanitárias da cidade. A transferência dessas instalações para a periferia ainda escassamente povoada também serviria para liberar grandes terrenos para usos mais remuneradores nas áreas centrais. Assim, o projeto do *gran boulevard de circunvalación*

⁴⁷ *Ejido*, originalmente, era o conjunto de campos comuns, pertencentes a uma municipalidade, que podiam ser utilizados por todos os habitantes do lugar, indistintamente. As *Leyes de Indias* previam que cada povoação fundada na América espanhola deveria ser envolvida por um *ejido*, que futuramente poderia tornar possível a expansão do povoado. Além do *ejido*, o território vizinho à povoação deveria ser dividido em terras agrícolas (REPS, 1969, p. 44). No século XIX, o termo *ejido* passou a designar também esses lotes agrícolas, ao mesmo tempo em que os campos comuns foram retalhados e entregues à proprietários privados. *Ejido*, especificamente no caso de La Plata, designa as áreas suburbanas e rurais que envolveram o núcleo urbano (*casco urbano*) da nova cidade (PAULA, 1987, p. 88-89, 238-239).

⁴⁸ A rigor, circunvalação seria um fosso em volta de uma praça-forte, ou seja, de uma vila ou cidade fortificada. O termo também designaria qualquer obstáculo em volta de uma povoação. Nas vilas e aldeias hispano-americanas, à medida que o domínio colonial se firmou, muros e fossos muitas vezes deixaram de ser construídos, dando lugar uma rua larga, que contornava toda a povoação, separando claramente o *ejido* dos quarteirões urbanos. Esse limite, ressalta Benevolo, seria sempre provisório, pois considerava-se que as povoações deveriam poder se expandir livremente a partir do núcleo original (BENÉVOLO, 2003, p. 494).

⁴⁹ Em tradução livre: "[...] uma ampla avenida de circunvalação, perfeitamente circular, que nascia ao sul na costa do rio da Prata, do outro lado do Riachuelo [que deságua no estuário], e terminava ao norte, também na costa [...]" (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 89, tradução nossa).

buscaria organizar a expansão da cidade de Buenos Aires em conformidade com os interesses da especulação imobiliária⁵⁰ (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 101-102).

A demarcação do traçado no sítio escolhido para a nova capital bonaerense começou no fim de julho de 1882, implicando ajustes no plano aprovado pouco antes. Um plano modificado, ampliando a área urbana, foi adotado em setembro de 1882 e orientou a demarcação de vias, quadras e terrenos e a venda dos primeiros lotes. Na mesma ocasião foi aprovado o parcelamento do *ejido*, de acordo com um projeto de José Antonio Lagos, engenheiro do *Departamento de Ingenieros*. Avançada a demarcação, a cidade de La Plata foi fundada em 19 de novembro de 1882 (PAULA, 1987, p. 90-93).

Alberto de Paula acentua o caráter formal e solene da fundação de La Plata. A cerimônia culminou com o assentamento, no espaço escolhido para a *plaza mayor*, de uma pedra fundamental, dentro da qual foi encerrada uma cópia da ata de fundação, assinada pelos altos funcionários e políticos da província. Participaram cerca de 4.000 convidados, levados de Buenos Aires em trens especiais⁵¹ (PAULA, 1987, p. 93-101).

Iniciou-se então a construção dos edifícios públicos e privados. O governo instalou-se na cidade em 15 de abril de 1884, duas semanas antes do término do mandato do governador Dardo Rocha, enquanto prosseguiram as obras e demarcações. Alberto de Paula nos lembra que, então,

*las celebraciones del traslado de los poderes públicos se diferenciaban de las efectuadas en la ceremonia de fundación, dieciséis meses antes; había cambiado el marco contextual: no se trataba de un público espectador masivamente migrante, sino de la participación activa de los varios millares de residentes que, en una o otra forma, eran los protagonistas del suceso y ejecutores materiales de la obra cuya puesta en uso festejaban*⁵² (PAULA, 1987, p. 252).

⁵⁰ O traçado desse bulevar, que não chegou a ser implantado, correspondia aproximadamente aos limites que foram definidos em 1887 para o município da capital argentina e, portanto, à atual Avenida General Paz, construída nos anos 1930, que contorna boa parte do distrito federal (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 102, 323).

⁵¹ Todos eram homens, pois a comissão que organizou os festejos considerou que, no descampado onde se implantaria a nova cidade, não havia como receber dignamente mulheres. Seguiu-se um banquete para 350 convidados especiais, realizado num pavilhão provisório montado para ocasião (PAULA, 1987, p. 94-95).

⁵² Traduzindo livremente: "as celebrações de traslado dos poderes públicos se diferenciavam das efetuadas na cerimônia de fundação, dezesseis meses antes; havia mudado o marco contextual: não se tratava de um público espectador maciçamente vindo de fora, mas da participação ativa de vários milhares de residentes que, de uma forma ou outra, eram os protagonistas do acontecimento e os executores materiais da obra cuja colocação em uso festejavam" (PAULA, 1987, p. 252, tradução nossa).

As obras continuaram ao longo dos anos 1880, sempre sob a direção do *Departamento de Ingenieros*. Devemos agora voltar a destacar a atuação de Pedro Benoit. Se por um lado é questionável atribuir a autoria do traçado urbano de La Plata a esse engenheiro, por outro lado é inegável o papel chave que ele desempenhou, a partir de setembro de 1882, como diretor da *Dirección Ejecutiva de las Obras* sendo, portanto, o chefe dos trabalhos de construção da maior parte dos edifícios principais de La Plata. Como arquiteto, Benoit também colaborou na organização e na avaliação do concurso internacional que buscou selecionar os projetos dos edifícios principais e também foi o responsável direto, no *Departamento de Ingenieros*, pelos projetos arquitetônicos de diversos edifícios públicos de La Plata, entre 1881 e 1888⁵³ (PAULA, 1987, p. 125-138). Nesse aspecto, o papel de Benoit se aproximaria do desempenhado pelo arquiteto José de Magalhães na CCNC, em Minas Gerais.

Entretanto, enquanto Benoit dirigiu as obras dos edifícios principais da nova capital bonaerense, José de Magalhães deixou a CCNC após a aprovação do plano da Cidade de Minas, em meados de 1895, e, como empreiteiro, se dedicou a detalhar os projetos arquitetônicos aprovados pelo governo. Ficou sob responsabilidade do engenheiro Luiz Martinho de Morais, da CCNC, conduzir efetivamente os trabalhos de construção dos edifícios principais projetados e detalhados por José de Magalhães (BARRETO, 1996, v. 2, p. 481, 485).

O plano da nova capital mineira, como em Washington e ao contrário de La Plata, se fez através do estabelecimento de uma relação muito vigorosa do traçado e da arquitetura dos edifícios principais com o meio físico local, possibilitada por um levantamento topográfico extenso e minucioso. Como vimos anteriormente, mesmo a evidente desconformidade do traçado da Cidade de Minas em relação aos cursos d'água poderia ser atribuída à confiança do autor do plano, Aarão Reis, na capacidade de a engenharia ajustar a drenagem do sítio ao traçado regular da nova cidade. Houve também no plano da Cidade de Minas claríssima associação entre o estudo do traçado e o projeto dos edifícios principais, fazendo desses prédios os pontos focais do desenho urbano proposto. Dois elementos

⁵³ De acordo com uma lista de 38 edifícios públicos executados no período de fundação de La Plata, apresentada por Alberto de Paula, Pedro Benoit projetou e construiu nove edificações: a grande igreja católica (elevada a catedral em 1897); a igreja de São Ponciano, padroeiro da cidade; o Departamento de Polícia, que incorpora também a cadeia e a estação de bombeiros; a sede do próprio *Departamento de Ingenieros*; o Colégio Provincial; o hospital; o cemitério; a casa particular de Dardo Rocha e arco de entrada do *Paseo del Bosque*. Benoit projetou, sem dirigir as obras de construção, outros quatro edifícios: o Ministério da Fazenda, hoje demolido; o observatório astronômico e o *Hospicio Correccional de Menores*. Portanto, Benoit projetou um terço e dirigiu a construção de um quinto dos edifícios que constam nessa lista (PAULA, 1987, p. 196-198).

paisagísticos também foram vinculados ao traçado de modo significativo: a Serra do Curral, estabelecendo um pano de fundo natural para a composição urbana proposta, e o Parque, que poderia ser definido mais propriamente como jardim cultivado do que como mata natural (FIG. 9; FIG. 10; FIG. 11, FIG. 12).

Assim, no plano da Cidade de Minas, caberia à arquitetura conferir sentido aos espaços urbanos, estabelecendo pontos de referência. A concentração dos projetos nas mãos de um arquiteto formado em Paris, familiarizado com o repertório estilístico *Beaux-Arts*, permitiu a incorporação ao plano da CCNC de um conjunto coerente e harmonioso de edifícios modelados segundo padrões arquitetônicos reputados como avançados e, por isso, valorizados e prestigiados pelas elites brasileiras. Desse modo, esses edifícios seriam, ao mesmo tempo, marcos da cidade que deveria modernizar e transformar a sociedade mineira e marcos da modernidade que se ansiava para o estado e para o país.

O traçado da Cidade de Minas parece efetivamente ter sido influenciado pelos propostos por L'Enfant e Ellicott para Washington. O uso de edifícios principais como focos visuais de longas perspectivas, a presença de dois conjuntos de avenidas que se irradiam de praças, formando *pattes d'oie* muito abertas⁵⁴, o lançamento sobre uma área relativamente baixa de uma grande praça circular para a qual convergiam quatro longas avenidas e, também, o delineamento de um pequeno *carrefour*⁵⁵ de desenho complexo são características que podem ter tido origem no plano da capital americana e, remotamente, nos jardins de Versalhes e na composição da *place de l'Étoile* (MINAS GERAES, 1895c; FIG. 2; FIG. 10; FIG. 11).

⁵⁴ Duas *pattes d'oie* estilizadas podem ser identificadas no plano da Cidade de Minas. A primeira, irradiando da Praça da República (hoje Afonso Arinos), seria composta pelas avenidas Álvares Cabral, da Liberdade (atual João Pinheiro) e do Paraopeba (hoje Augusto de Lima), que formariam ângulos de 45° (FIG. 11). A segunda, irradiando da Praça 14 de Fevereiro (atualmente, Praça Rio Branco ou praça da Rodoviária), seria mais complexa, pois teria como eixo central a Avenida Afonso Pena e como eixos laterais dois pares de vias, um formado pela Avenida do São Francisco (hoje Olegário Maciel) e pela Avenida do Paraná e o outro formado pela Avenida do Comércio (hoje Santos Dumont) e pela Avenida do Oiapoque (FIG. 2). A grande praça circular seria a Praça 14 de Setembro (atualmente, Raul Soares), cruzamento de quatro avenidas: Amazonas, São Francisco, Paraopeba e o trecho baixo da avenida que hoje se chama Bias Fortes e que no plano da CCNC era parte da Avenida Cristóvão Colombo (FIG. 11). O pequeno *carrefour* teria um arranjo simétrico, composto por cinco avenidas que convergiriam sobre um dos vértices de uma grande praça triangular, a Praça do Progresso (espaço hoje ocupado em parte pelo Colégio Arnaldo). Seu eixo central seria a curtíssima Avenida do Parque (a atual Pasteur) e teria como eixos laterais as avenidas do Brasil, do Carandaí e do Paraibuna (hoje Bernardo Monteiro). Estas duas últimas também formariam lados da projetada Praça do Progresso (FIG. 10). O que sobrou desse curioso arranjo é hoje a chamada Praça João Pessoa (MINAS GERAES, 1895c, FIG. 2).

⁵⁵ *Carrefour* é literalmente o cruzamento três ou mais vias retilíneas, formando um arranjo em asterisco. Segundo Lewis Mumford, o *carrefour* teve origem, como a *patte d'oie*, nos parques de caça franceses e, no século XVII, tornou-se um elemento característico dos traçados urbanos barrocos (MUMFORD, 1998, p. 421).



FIGURA 9 – IV, V e VII seções urbanas, com as praças da Liberdade e do Progresso, 1895.

Fonte: MINAS GERAES, 1895d.

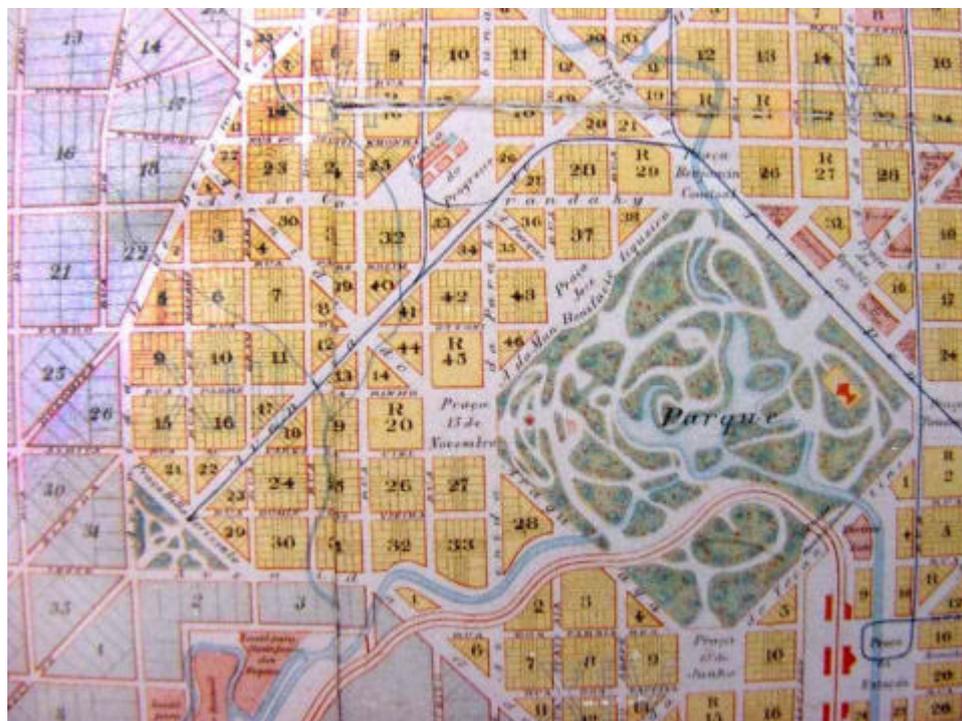


FIGURA 10 – Parque, VII e XIII seções urbanas, com as praças da República e do Progresso, 1895.

Fonte: MINAS GERAES, 1895d.



FIGURA 11 – III, IV, IX e X seções urbanas, com as praças da República e 14 de Setembro e parte das seções urbanas adjacentes, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895d.



FIGURA 12 – VIII e XII seções urbanas e IV e V seções suburbanas, com a Praça das Escolas, o hospital e o hipódromo, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895d.

É provável que também tenha havido no plano da CCNC alguma influência do traçado definitivo de La Plata, como a historiografia tem assinalado, a partir de fontes contemporâneas aos trabalhos da CCNC. Assim, escrevendo em junho de 1897, o padre Francisco Martins Dias, vigário do arraial de Belo Horizonte, comparou a rapidez da construção da Cidade de Minas à de outras três cidades: São Petersburgo, Pompéia e La Plata⁵⁶ (DIAS, 1897, p. 107).

Apesar da estranha menção à Pompéia, devemos salientar que o vigário estava comparando os processos de construção, não necessariamente os planos, muito menos os traçados. É possível até que esse paralelo tenha sido sugerido ao padre por algum dos membros da CCNC. Nesse caso, não seria demais pensarmos que, dentro da CCNC, La Plata fosse pelo menos uma referência, uma experiência bem sucedida que serviria como parâmetro de verificação dos trabalhos que estavam sendo empreendidos no arraial de Belo Horizonte. Ou seja, um exemplo, mais do que um modelo. É preciso lembrar também que o padre, ao falar dos serviços de levantamento topográfico e de projeto, fez em outros trechos do seu livro uma análise breve, mas muito sensível, do trabalho da CCNC, demonstrando ter boa compreensão dos processos de levantamento, de projeto e de obra, revelando-se atento observador (DIAS, 1897, p. 88-93).

Abílio Barreto, no segundo volume do seu *Belo Horizonte, memória histórica e descritiva*, publicado em 1936, registrou que quando da divulgação do plano da CCNC jornais brasileiros também estabeleceram o paralelo entre a Cidade de Minas e La Plata:

[...] a imprensa do país fazia grande propaganda da futura cidade, considerada, então, como verdadeira maravilha da ciência e da arte moderna, inspirada pela grande cidade argentina de La Plata (BARRETO, 1996, v. 2, p. 255).

A partir dos anos 1980, diversos autores ressaltaram os nexos entre as composições urbanísticas dos planos de La Plata e da Cidade de Minas. Destacamos Heliana Angotti Salgueiro, que apontou La Plata como "*mòdele que sera privilégié pour le plan de Belo Horizonte*⁵⁷" (SALGUEIRO, 1994, p. 86), e considerou as diagonais da planta da CCNC como citação do traçado de La Plata (SALGUEIRO, 1997, p. 162); Denise Madsen Melo,

⁵⁶ Realmente, São Petersburgo e La Plata foram construídas em poucos anos. Pompéia, contudo, ao que se sabe, seria melhor exemplo de rápida destruição do que de construção acelerada e serviria melhor de comparação com o demolido arraial de Belo Horizonte.

⁵⁷ Em tradução livre: "modelo privilegiado do plano de Belo Horizonte" (SALGUEIRO, 1994, p. 86, tradução nossa).

para quem La Plata foi uma influência secundária no plano da Cidade de Minas, ditada pela proximidade no tempo e no espaço entre os dois empreendimentos (MADSEN MELO, 1991, p. 23); Luiz Mauro do Carmo Passos, para quem as acentuadas semelhanças entre os dois planos indicam que Aarão Reis teria tomado La Plata "como um exemplo" (PASSOS, 1996, p. 138); Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes e Fábio José Martins Lima, que consideram que o projeto da capital mineira "divide uma mesma concepção urbanística" com o plano de La Plata (GOMES; LIMA, 1999a, p. 120-121). Esses autores, exceto Denise Madsen Melo, apresentam como evidência do conhecimento do plano de La Plata por Aarão Reis, uma carta, de outubro de 1894, dirigida pelo engenheiro-chefe da CCNC a Fernando Luís Osório, representante diplomático brasileiro na Argentina. Nessa carta, Aarão Reis não citou La Plata mas pediu a Osório que lhe enviasse dados sobre as grandes cidades argentinas, tais como plantas, vistas, memórias, dados estatísticos, descrições técnicas, regras e posturas municipais, legislação e regulamentação policial, disposições sanitárias e higiênicas. Sobre essa carta, Letícia Julião, observou com perspicácia que

os itens enumerados evidenciam um conjunto de questões que haviam sido incorporadas pelo urbanismo, no século XIX. Não bastava um modelo de traçado ou soluções estritamente arquitetônicas; a gestão moderna da cidade tornara-se complexa, exigindo intervenções interdisciplinares (JULIÃO, 1996, p. 54).

Para Letícia Julião, portanto, Aarão Reis não teria buscado nas cidades argentinas, ou especificamente em La Plata, modelos de traçado e, sim exemplos de como complexas questões urbanísticas haviam sido encaminhadas.

O paralelo entre os planos do *Departamento de Ingenieros* e da CCNC centra-se sobre o princípio básico de composição do traçado: o lançamento de uma malha, ortogonal e aberta, de avenidas sobre uma grelha de ruas, também ortogonal, porém fechada, de modo que os cruzamentos de ruas e avenidas se dão, quase sempre, em ângulos de 45°. Devemos salientar que, sob certos aspectos, o plano da Cidade de Minas também lembra a proposta de Burgos (FIG. 6). A operação de sobreposição de duas malhas ortogonais, a de avenidas e a de ruas, defasadas em 45°, é um ponto de contato do plano da Cidade de Minas com essa proposta e, evidentemente, com o plano definitivo do *Departamento de Ingenieros*. Porém, apesar da semelhança evidente, não é certo que o esquema de Burgos fosse conhecido por Aarão Reis ou por outros membros da CCNC. Ainda assim, devemos lembrar que o memorial descritivo dessa proposta foi publicado a pedidos em um jornal portenho em abril de 1882, no mesmo período em que o próprio Burgos fez imprimir em Buenos Aires um pequeno livro

com esse texto e com o plano esquemático que propunha para a nova cidade (PAULA, 1987, p. 83). É possível que ao longo dos anos 1880 exemplares dessas publicações possam ter circulado nos meios técnicos do Rio de Janeiro, de onde veio a maior parte dos engenheiros e técnicos da CCNC, inclusive Aarão Reis.

A presença de um bulevar periférico delimitando as partes essencialmente urbanas das novas capitais é outro ponto comum aos projetos da CCNC e do *Departamento de Ingenieros*. Porém, se em La Plata esse bulevar foi idealizado para também receber linhas ferroviárias, na Cidade de Minas tal uso nem sequer foi cogitado para a Avenida do Contorno⁵⁸. Para além desses bulevares, estariam o *ejido*, em La Plata, e a zona suburbana, na Cidade de Minas, duas áreas cujas características discutiremos adiante.

Alguns outros pontos de convergência entre os planos da Cidade de Minas e de La Plata podem ser ressaltados. A estratégia de se distribuir pelo espaço da cidade os edifícios principais e torná-los elementos polarizadores dos espaços a seu redor está explícita em uma declaração de Pedro Benoit, citada por Alberto de Paula, e é identificável na *Planta Geral da Cidade de Minas* (PAULA, 1987, p.133; MINAS GERAES, 1895c). A redução das dimensões dos quarteirões centrais de La Plata é análoga à dos que estão nas partes mais baixas da Cidade de Minas, ao longo das avenidas do Comércio e Paraná e junto às praças nas quais se localizariam a estação ferroviária, o mercado e a Municipalidade. Assim, a parte baixa da área urbana da capital mineira, próxima à estação, foi configurada como o bairro do Comércio, o primeiro nome popular desse trecho da cidade⁵⁹.

Surgem, por outro lado, quatro pontos de divergência entre o plano de La Plata e o da Cidade de Minas. Em primeiro lugar, apesar da importância do transporte ferroviário na Argentina dos anos 1880 e da previsão da ocupação do bulevar de circunvalação por linhas férreas, o projeto do *Departamento de Ingenieros* não definiu claramente a localização de uma estação terminal, que por fim foi construída junto aos palácios governamentais, na chamada *plaza de la Legislatura*. A necessidade de mais espaço para os pátios ferroviários

⁵⁸ Em 1887, as linhas ferroviárias ocupavam efetivamente metade da extensão total do bulevar de circunvalação de La Plata, nos quadrantes nordeste e sudeste, correndo na faixa central do bulevar periférico (PAULA, 1987, p. 349).

⁵⁹ A Municipalidade, que deveria ser localizada na grande praça circular, a Praça 14 de Setembro, não foi projetada pela CCNC e nunca chegou a ser construída nesse local. O mercado ocupou o sítio previsto pela CCNC, na Praça 14 de Fevereiro (atual Praça Rio Branco), até meados da década de 1920. Nos anos 1930 foi construída nesse local a Feira de Amostras, que na década de 1970 deu lugar à estação rodoviária. A atual estação Central do metrô e o Museu de Artes e Ofícios ocupam os prédios que, nos anos 1920, substituíram a antiga estação ferroviária erguida pela CCNC, junto à Praça da Estação (hoje Praça Rui Barbosa) (MINAS GERAES, 1895d).

possivelmente explicaria a transferência, já em 1906, dessa estação terminal para um local menos central e mais próximo ao bulevar de circunvalação⁶⁰ (PAULA, 1987, p. 345-355).

Na Cidade de Minas, a implantação da estrada de ferro deu-se de forma diferente. A necessidade de a própria CCNC projetar e construir um ramal ferroviário de aproximadamente 15km para permitir o acesso ao velho arraial de Belo Horizonte e a chegada de materiais e mão-de-obra aos canteiros talvez explique a clara inserção no traçado da nova cidade das linhas da estrada de ferro e, especialmente, da esplanada da chamada Estação de Minas. Segundo relatório de Aarão Reis, a configuração espacial da esplanada foi definida logo na fase inicial dos estudos, já entre março e junho de 1894. Considerou-se, provavelmente, as condições topográficas, o fornecimento de água para as locomotivas e os espaços necessários à manobra dos trens, possivelmente de acordo com práticas então empregadas pela Estrada de Ferro Central do Brasil, à qual se articulava o ramal da nova capital⁶¹ (REIS, 1895a).

Em segundo lugar, a localização da estação ferroviária e do mercado assinalou na *Planta Geral da Cidade de Minas* um setor comercial colocado à parte das seções urbanas cuja ocupação deveria ser induzida pelo Palácio Presidencial, pelas secretarias de Estado e pelo conjunto composto pelo Congresso Mineiro e pelo Palácio da Justiça. Estes edifícios se localizariam em três praças (da Liberdade, do Progresso e da República, respectivamente), que configurariam um grande setor político/administrativo distinto do bairro comercial. Já em La Plata, os principais edifícios públicos foram distribuídos, como vimos, ao longo do grande eixo da cidade. Em volta desse grande eixo foram dispostos quarteirões menores que os propostos para o resto da cidade, pressupondo adensamento populacional e movimento, condições favoráveis ao estabelecimento de um bairro comercial, justamente em volta dos principais edifícios públicos e não isolado destes, como o plano da CCNC sugeriu.

Em terceiro lugar, o traçado de La Plata foi marcado pelo grande eixo que na direção nordeste-sudoeste dividia ao meio a cidade e pela Avenida 13, que na *plaza mayor*

⁶⁰ Desde 1872, uma estrada de ferro ligava La Ensenada à cidade de Buenos Aires. Para os trabalhos de demarcação e construção de La Plata, o *Ferrocarril del Oeste*, então pertencente ao governo provincial, colocou em serviço em outubro de 1882 um ramal de 8km de extensão, de La Ensenada ao povoado de Tolosa, e uma linha *decauville*, tipo de estrada de ferro de bitola estreitíssima - 40 a 60cm - na qual circulavam, a baixas velocidades, pequenas locomotivas a vapor e vagonetes, ligando a estação de Tolosa à *plaza principal* da nova cidade. Essa solução não se mostrou satisfatória e para melhorar as condições de transporte foram construídas uma linha de bitola larga com quase 4km de extensão, ao longo de duas avenidas urbanas, e uma estação terminal, que operaram a partir de setembro de 1883 (PAULA, 1987, p. 345-355).

⁶¹ Em seu livro *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*, Nilson Ghirardello analisou a localização das estações ferroviárias no Brasil do fim do século XIX e sobre a influência dessa implantação nas configurações espaciais de novas povoações (GHIRARDELLO, 2002, p. 53, 171).

cortava transversalmente o grande eixo, também dividindo ao meio a área urbana. Esses dois eixos viários, que se cruzavam ortogonalmente, seriam análogos, respectivamente, ao *cardo maximus* e ao *decumanus maximus* das colônias romanas (BENEVOLO, 2003, p. 197-198). Na Cidade de Minas essa configuração não se fez presente. Apesar do emprego de malhas ortogonais no arranjo viário, uma única avenida se destacava no traçado da nova capital mineira, a Avenida Afonso Pena, com sua excepcional largura de 50m, dividindo a cidade em duas partes desiguais.

Por fim, em quarto lugar, no plano de La Plata foi atribuído grande valor ao edifício da Municipalidade e à grande igreja católica. A importância desses edifícios estava clara na sua localização sobre o grande eixo, faceando a *plaza mayor*, e foi reforçada pelo fato de terem sido eles incluídos entre os que foram objeto do concurso internacional de projetos arquitetônicos, juntamente com o Palácio do Governo da província, a Legislatura provincial, o Palácio da Justiça e outros mais. Na Cidade de Minas, o principal templo católico, que deveria substituir a igreja matriz do velho arraial, seria localizado, de acordo com o plano da CCNC, no centro de uma praça circular, no cruzamento da Avenida Afonso Pena com a Avenida do Contorno, no ponto mais elevado da área urbana (FIG. 9). Na verdade, e muito curiosamente, nas bordas da área urbana, no limiar da zona suburbana. E em um ponto diametralmente oposto ao bairro comercial, proposto para ocupar as partes mais baixas da Avenida Afonso Pena (FIG. 2).

A ambigüidade da localização determinada para a matriz da Cidade de Minas salta aos olhos. De um lado, num ponto elevado, destacado na paisagem, com espaço ao redor para procissões, como prescreviam as *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, as normas canônicas vigentes no Brasil desde 1707, seria erguida uma igreja de feições neogóticas a servir como ponto focal da Avenida Afonso Pena, numa composição urbana de grande valor estético e paisagístico⁶². Podemos hoje imaginar a flecha da torre da matriz projetada por José de Magalhães se destacando contra o fundo verde-escuro da Serra do Curral. Sem dúvida, seria uma localização que enfatizaria a posição da Igreja Católica na sociedade mineira do fim do século XIX. Por outro lado, a nova matriz estaria num ponto isolado, distante do mercado, do comércio, do teatro, das repartições públicas, dos palácios e do poder. É possível que a implantação da nova matriz refletisse, no entendimento de Aarão Reis, a posição da Igreja Católica no quadro institucional republicano, marcado pela

⁶² Murillo Marx, em *Cidade no Brasil, terra de quem?*, apresenta de forma sucinta as normas eclesiásticas que regeram no Brasil a localização das igrejas católicas ao longo dos séculos XVIII e XIX e o papel dessas normas nos processos de configuração espacial das vilas e cidades brasileiras nesse período (MARX, 1991, p. 19-30).

separação entre a Igreja e o Estado. Porém, talvez tenha justamente sido o caráter ambíguo da localização dessa matriz - elevada, mas isolada - um dos fatores que levaram o bispo de Mariana a solicitar ao presidente do Estado, ainda em dezembro de 1894, que a velha Matriz da Boa Viagem não fosse demolida, pedido esse atendido pela CCNC.

Em La Plata, a localização do principal templo católico na *plaza mayor* talvez tenha decorrido da peculiar posição constitucional da Igreja na Argentina. De acordo com Boris Fausto e Fernando Devoto, a Constituição da Nação, de 1853, em lugar de decretar a separação entre Igreja e Estado ou de tomar o catolicismo como religião oficial, definiu que o Estado argentino deveria fomentar a religião católica, ao mesmo tempo em que era assegurada a liberdade de culto. A Constituição da província de Buenos Aires, de 1873, estabeleceu a separação entre Igreja e Estado, mas lançando mão de fórmulas tão imprecisas quanto às da Constituição de 1853. Essa ambigüidade expressava os embates no interior das elites argentinas entre grupos católicos conservadores, que buscavam subordinar o poder religioso ao poder político, e grupos liberais anticlericais, marcados pela penetração de idéias liberais, darwinistas, positivistas e cientificistas em geral, que almejavam a separação entre Igreja e Estado. Políticos liberais também procuraram evitar conflitos com a Igreja Católica, por temerem a capacidade de mobilização dos grupos populares pela Igreja e por estarem convictos da utilidade da religião como mecanismo de controle social (FAUSTO; DEVOTO, 2004, p. 125-136).

Assim, ao implantar o grande templo católico na *plaza mayor*, faceando a sede do município, os técnicos do *Departamento de Ingenieros* talvez reconhecessem esse papel social da Igreja. Ao mesmo tempo, afastando o templo dos edifícios destinados aos poderes provinciais, em especial o Palácio do Governo e a Legislatura, enfatizariam a separação entre Igreja e Estado.

Na Cidade de Minas, a CCNC situou a Municipalidade no grande *carrefour* circular, na parte baixa da cidade, junto ao bairro comercial e separada dos edifícios públicos que abrigariam os poderes do Estado. A sede do governo municipal facearia um grande templo, provavelmente católico. Esse arranjo lembra o adotado em La Plata, ainda que essa praça não ocupasse o centro da composição proposta no traçado da Cidade de Minas⁶³.

⁶³ O centro da composição urbana proposta por Aarão Reis seria, no nosso entender, a Praça da República, conjunto formado pelo Congresso Mineiro e pelo Palácio da Justiça, faceando a Avenida Afonso Pena e defrontando o Parque. A partir dessa praça, se irradiavam três avenidas, formando uma *patte d'oie*. Uma dessas avenidas levaria à Praça da Liberdade e ao Palácio Presidencial. Outra levaria à Municipalidade e à Praça 14 de Setembro. Esta última somente foi implantada nos anos 1930, já com o nome de Praça Raul Soares (FIG. 10; FIG. 11).

Curiosamente, a CCNC não se encarregou de projetar e construir a Municipalidade, apesar de a grande praça circular estar na borda da faixa a ser implantada em quatro anos. Por que a Seção de Arquitetura da CCNC não projetou a Municipalidade? Possivelmente o governo mineiro não considerou prioritário esse projeto, uma vez que ainda não estava clara em 1894 a forma de governo local da nova capital⁶⁴. Em La Plata, tal dúvida não se fez presente: o governo bonaerense não hesitou em aplicar à sua nova capital a mesma legislação que, entre 1865 e 1880, lhe assegurou o controle do governo local da cidade de Buenos Aires, através de uma comissão municipal nomeada pelo governador provincial, sem nenhuma participação popular⁶⁵ (PAULA, 1987, p. 248-251).

Devemos também lembrar mais um aspecto divergente nos planos da CCNC e do *Departamento de Ingenieros*: a área urbana da Cidade de Minas, encerrada dentro da Avenida do Contorno, era sensivelmente menor do que o *casco urbano* de La Plata, envolvido pelo bulevar de circunvalação. Na capital bonaerense, a parte essencialmente urbana da cidade abrangia 2.704 hectares, aproximadamente 16% dos 16.818 hectares desapropriados para a nova capital provincial. No plano da CCNC, a Avenida do Contorno delimitaria 880 hectares, pouco mais de 17% dos 5.100 hectares da área destinada à Cidade de Minas, ou seja, uma superfície três vezes menor do que a do *casco urbano* de La Plata.

À primeira vista poderíamos concluir que a capital mineira teria sido projetada como uma cidade três vezes menor do que a capital bonaerense, especialmente se partimos do pressuposto - incorreto, mas comum na historiografia de Belo Horizonte - de que a população prevista para a Cidade de Minas, 200.000 habitantes, deveria se concentrar, no futuro, apenas na área delimitada pela Avenida do Contorno.

Colocam-se aqui algumas questões. Como podemos comparar as áreas projetadas para La Plata, para a Cidade de Minas e, também, para Washington? Qual seria a relação entre as áreas demarcadas para as novas capitais e as áreas efetivamente projetadas como espaços urbanos, suburbanos ou rurais? Qual a população considerada nos planos para cada uma

⁶⁴ A Lei mineira n. 3, de 17 de dezembro de 1893, que determinou a localização da nova capital, encarregou o presidente do Estado da direção econômica e administrativa do município da Capital, tarefa logo delegada ao engenheiro-chefe da CCNC (MINAS GERAES, 1894e; MINAS GERAES, 1899d).

⁶⁵ Mais tarde, a Lei de Municipalidades da província, promulgada em março de 1886, estabeleceu em cada município bonaerense um *Concejo Deliberante*, eleito pelo povo, e um *Departamento Ejecutivo*, chefiado por um intendente municipal, escolhido pelo conselho deliberativo. Em junho de 1886, as primeiras eleições municipais em La Plata desencadearam um violento conflito, que impediu a constituição do *Concejo Deliberante* e levou o governador a nomear de um comissário encarregado da administração municipal. Somente em novembro de 1890 o povo de La Plata pode eleger o *Concejo Deliberante* e ter um intendente, já na vigência de uma nova Lei Orgânica de Municipalidades, aprovada em outubro de 1890 (PAULA, 1987, p. 248-251).

dessas três capitais? Os planos previam alguma forma específica de distribuição da população pelos espaços dessas cidades? Responder a estas questões é relevante para esta tese, pois a relação entre as populações previstas e a áreas projetadas dão medida dos adensamentos propostos para essas cidades, dos modos pensados para acomodar o crescimento populacional.

A comparação entre as áreas projetadas para as três cidades é difícil, pois no plano de L'Enfant não há espaço suburbano tão claramente delimitado quanto à zona suburbana da Cidade de Minas. Assim, Washington terá pouco peso neste ponto do paralelo que buscamos delinear. Já em La Plata, no traçado do *ejido*, há distinção entre as áreas ocupadas por *quintas*, nas bordas do bulevar de circunvalação, e as ocupadas por *chacras*⁶⁶ no restante do território municipal, sendo possível considerar que as áreas reservadas às *quintas* seriam subúrbios da cidade.

TABELA 1
Washington, La Plata e Cidade de Minas - Destinação das áreas - 1791/1882/1895

	área destinada aos espaços urbanos		área destinada aos espaços suburbanos		área destinada aos espaços rurais		área total demarcada para a nova capital	
	hectares	%	hectares	%	hectares	%	hectares	%
Washington, 1791*	2.472	9,5	-	-	23.428	90,5	25.900	100
La Plata, 1882**●●●●	2.704	16	1.725	10	12.389	74	16.818	100
Cidade de Minas, 1895***	880	17	2.490	49	1.750	34	5.120	100

Fontes: * MUMFORD, 1998, p. 436-443; GALANTAY, 1977, p. 28; ** PAULA, 1987, p. 74-75, 87, 103-105; *** MINAS GERAES, 1895c.

Notas: ● Inclui as cidades de Georgetown e Alexandria, então já existentes.

●● A cidade de Alexandria foi devolvida à Virgínia em 1846, juntamente com cerca de 8.500 hectares, reduzindo a área do Distrito de Columbia para cerca de 17.400 hectares.

●●● Inclui 476 hectares ocupados pela cidade de La Ensenada, já existente, e 1.100 hectares destinados ao porto.

●●●● As áreas para La Plata são estimadas.

A TABELA 1 apresenta as áreas demarcadas para as novas cidades e a distribuição proposta nos planos para as áreas projetadas. Podemos constatar que o plano de La Plata reservou aos espaços urbanos e suburbanos um quarto da área total demarcada, enquanto no plano da CCNC esses espaços ocupariam dois terços da área destinada à Cidade de Minas. Em contrapartida, o plano do *Departamento de Ingenieros*, mesmo prevendo a ocupação de aproximadamente 476 hectares pela velha povoação de La Ensenada e de outros 1.100 pelo porto, deixou aos espaços rurais 10.823 hectares, ou seja, dois terços da área

⁶⁶ Na Argentina do fim do século XIX, *quintas* eram propriedades nas bordas das cidades, com casas que ocupavam terrenos amplos com hortas e pomares, semelhantes às *chácaras* que envolviam as cidades brasileiras no mesmo período. As *chacras*, subdivisões de grandes propriedades, eram destinadas ao cultivo de cereais e à criação de gado, correspondendo aos sítios brasileiros voltados para a pequena lavoura ou a pequenas fazendas.

demarcada para a nova capital bonaerense. Essa distribuição de áreas nos indica que os espaços rurais teriam maior importância no plano de La Plata do que no da nova capital mineira. O plano da CCNC, por sua vez, poderia ser definido como essencialmente urbano, dando pouca atenção aos espaços rurais. Essa conclusão se reforça quando lembramos que grande parte da área rural incluída na área destinada à Cidade de Minas, apresentada no plano de Aarão Reis como *zona de sítios*, seria constituída, como vimos na Introdução desta tese, por terrenos destinados ao controle de mananciais de água.

Podemos destacar também que os subúrbios ocupariam na Cidade de Minas, nos termos do plano da CCNC, cerca de metade da área destinada à nova capital e que sua extensão seria aproximadamente a mesma prevista para toda a cidade de Washington e uma vez e meia o espaço suburbano de La Plata. Isso denota a importância da zona suburbana na organização espacial proposta por Aarão Reis.

Também não é fácil comparar a população estimada para as novas capitais. No caso de Washington, aparentemente não houve uma previsão acurada da população futura. De acordo com Ervin Galantay, L'Enfant considerou em seu plano uma população de 500.000 habitantes, o que acarretaria uma densidade de 200 habitantes por hectare (GALANTAY, 1977, p. 28-29). Segundo Lewis Mumford, o plano proposto demandaria realmente cerca de meio milhão de habitantes para se justificar plenamente. Mas, considerando que foram previstos 20.272 lotes urbanos e tomando uma média de seis habitantes por lote, Mumford argumenta que a capital federal americana não comportaria, nos seus termos originais, mais que 120.000 habitantes, ou seja, menos de 50 habitantes por hectare⁶⁷ (MUMFORD, 1998, p. 438). Como comparação, devemos ressaltar que a Paris de Haussmann teria uma densidade de 228 moradores por hectare e Londres, em 1901, teria 133 habitantes por hectare (BENEVOLO, 2003, p. 593, 672).

Alberto de Paula, por sua vez, nos indica que não houve uma estimativa precisa da população futura de La Plata⁶⁸. Apenas estava explícita nos debates políticos que levaram à escolha do sítio da nova capital provincial a intenção de se construir uma grande cidade, populosa e servida por um porto que pudesse rivalizar com o de Buenos Aires. Assim, é

⁶⁷ A média considerada por Mumford nos parece baixa mas não dispomos, hoje, de dados demográficos que possam confirmar ou não essa nossa impressão.

⁶⁸ Marco Aurélio Filgueiras Gomes e Fábio José Martins Lima nos dizem, em uma nota, que foi prevista uma população de 150.000 a 250.000 habitantes para La Plata (GOMES; LIMA, 1999a, p. 137). Infelizmente, não dão a fonte dessa informação.

possível que o governo provincial tenha tomado como referência para sua nova capital o número de habitantes e a área ocupada pela cidade de Buenos Aires.

Em 1882, a província tinha mais de 500.000 habitantes, um terço dos quais viviam em áreas urbanas⁶⁹ (PAULA, 1987, p. 63-64). Gutman e Hardoy nos informam que, nos meados da década de 1880, Buenos Aires, a antiga capital provincial, tornou-se a cidade mais populosa da América Latina, superando o Rio de Janeiro e a Cidade do México. Em 1887, a população total do distrito federal era de 433.375 habitantes, dos quais 228.641 eram estrangeiros (52,8% da população total) e 204.734 argentinos (47,2% dos habitantes do distrito)⁷⁰ (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 77-78). Considerando que em 1887 a cidade de Buenos Aires ocupava uns 19.000 hectares, é possível que o governo bonaerense esperasse que sua nova capital provincial, com seus 16.818 hectares de área total, pudesse abrigar futuramente, em termos equivalentes aos do distrito federal, uma população total (urbana e rural) de uns 380.000 habitantes, em sua maior parte dentro da área essencialmente urbana delimitada pelo bulevar de circunvalação. Aplicando-se aos 2.704 hectares dessa área urbana o mesmo critério de densidade que mais tarde foi adotado no plano da CCNC (100 habitantes por hectare), teríamos uma população urbana de 270.000 habitantes em La Plata.

A grande superfície prevista para o *casco urbano* de La Plata nos sugere que essa área deveria efetivamente concentrar a maior parte da população da cidade e que o crescimento urbano se daria em grande medida dentro do perímetro formado pelo bulevar de circunvalação. Porém, não há no plano da capital bonaerense nenhum dispositivo ou determinação explícita que estipulasse a concentração da população nos bairros centrais.

Da mesma forma, é provável que, em Washington, o governo americano também considerasse que o crescimento urbano se resolveria nos limites propostos pelo plano de 1791, mas nenhum dispositivo estabeleceu previamente a distribuição da população, ainda que L'Enfant esperasse, como vimos, que cada uma das quinze grandes praças previstas fossem o ponto de partida para a ocupação das diversas partes da cidade.

Já no caso da Cidade de Minas não nos parece plausível que o plano da CCNC tenha preconizado que a maioria dos 200.000 habitantes da população estimada viesse a se

⁶⁹ A província tinha quatro cidades com população entre 5.000 e 10.500 habitantes, 23 cidades tinham entre 2.000 e 4.000 habitantes e 41 povoações tinham menos de 2.000 habitantes, metade delas com menos de 1.000. Ainda assim, 10 *partidos* (distritos) não tinham um *pueblo cabecera* (um povoado principal), nem escolas, nem igrejas. Os dados foram retirados da mensagem enviada em março de 1882 à Legislatura pelo governador Dardo Rocha, propondo a construção da nova capital nas *Lomas de La Ensenada* (PAULA, 1987, p. 63-64).

⁷⁰ De acordo com Gutman e Hardoy, dos argentinos que moravam na cidade de Buenos Aires, 29,6% vinham das províncias do interior. Dos estrangeiros, os italianos eram 31,1%, os espanhóis 9% e os franceses 4,6% (GUTMAN; HARDOY, 1992, p. 77-78).

concentrar na área urbana, deixando a zona suburbana pouco povoada. Inicialmente, devemos buscar entender como a CCNC teria pressuposto a distribuição da população da Cidade de Minas pela área urbana e pela zona suburbana. É importante ressaltar que, somadas, essas duas partes da nova capital mineira têm no plano de Aarão Reis superfície superior às áreas urbanas propostas para Washington e La Plata.

Uma confrontação da população e da densidade estimadas para a Cidade de Minas, respectivamente, 200.000 moradores e 100 habitantes por hectare, com as áreas propostas pela CCNC nos indica que a área urbana não seria grande o bastante para abrigar toda a população estimada. Com efeito, considerando-se a densidade de 100 habitantes por hectare, podemos verificar que a área urbana, delimitada pela Avenida do Contorno, acomodaria cerca de 88.000 habitantes, ou seja, apenas 44% da população prevista. Onde se estabeleceriam os demais 112.000 moradores da cidade? Na zona suburbana, podemos supor. Os 2.490 hectares dessa parte da cidade poderiam perfeitamente abrigar esses 56% da população estimada. Sendo a área total da zona suburbana quase três vezes maior do que a superfície da chamada área urbana, podemos também considerar que, nesse caso, a densidade da zona suburbana mal alcançaria 50 habitantes/hectare. Assim, Aarão Reis certamente trabalhou com a expectativa de que, no futuro, a população da cidade se distribuiria, ainda que de modo desigual, pelas duas grandes zonas projetadas, tendo densidades em torno de 100 habitantes por hectare na área urbana e de 50 habitantes por hectare na zona suburbana.

Essas considerações indicam que, ao contrário do que sustenta parte da historiografia de Belo Horizonte, a Avenida do Contorno não seria o limite da cidade, tal como foi pensado o bulevar de circunvalação de La Plata. Seria apenas a demarcação de duas áreas distintamente povoadas da cidade: o núcleo adensado e a coroa periférica, mais rarefeita que a área central. Portanto, os subúrbios da Cidade de Minas foram concebidos, nos termos do plano da CCNC, como espaços *da* cidade e não apenas como espaços *em volta da* cidade.

ALÉM DOS BULEVARES PERIFÉRICOS

Para os objetivos desta tese, interessa-nos traçar um paralelo entre as organizações espaciais propostas nos planos do *Departamento de Ingenieros* e da CCNC para os espaços suburbanos e rurais. Em Washington, os planos de L'Enfant e de Ellicott não contemplaram

nenhuma organização dos subúrbios e áreas rurais e, assim, não é possível traçar paralelos nesses aspectos com a duas capitais sul-americanas.

Tanto em La Plata quanto na Cidade de Minas, os planos previram o estabelecimento de áreas suburbanas para além dos bulevares periféricos que delimitariam as partes essencialmente urbanas das novas capitais. Menos adensadas do que os núcleos urbanos e divididas em grandes terrenos, essas coroas suburbanas propiciariam a transição entre cidade e campo, sem comprometer a futura expansão das áreas urbanas.

Porém, enquanto o traçado dos subúrbios de La Plata conservava a regularidade da malha ortogonal das ruas da área urbana, estendendo o traçado em tabuleiro de xadrez pela periferia da cidade, o plano da CCNC propunha para a zona suburbana da Cidade de Minas uma malha de ruas irregular, mais densa nas bordas da área urbana e mais rarefeita junto à zona rural, configurando quarteirões de extensões e formas muito variadas, em notável contraste com a regularidade do traçado da área urbana (FIG. 12). Outra característica do traçado da zona suburbana da nova capital mineira foi o parcelamento dos trechos menos acidentados em quarteirões e lotes menores do que os lançados nas partes mais íngremes, demonstrando a preocupação em se ajustar o traçado às condições topográficas do sítio. Assim, o espaço suburbano da Cidade de Minas, nos termos da concepção da CCNC, seria nitidamente menos uniforme do que o espaço suburbano proposto para La Plata.

A regularidade da área suburbana de La Plata asseguraria de antemão a possibilidade de uma expansão urbana relativamente ordenada e fácil, sobre o relevo suavemente ondulado dos arredores da cidade. Desse modo, o plano do *Departamento de Ingenieros* reproduzia, nos anos 1880, um tipo de arranjo comum às cidades e vilas hispano-americanas configuradas nos termos das *Leyes de Indias*, que preconizavam a possibilidade de expansão das povoações através dos terrenos do *ejido*. Hoje, a presença de linhas de trem correndo no bulevar de circunvalação poderia ser interpretada como obstáculo à expansão urbana de La Plata para fora dos limites do *casco urbano*. Porém, considerando as condições do tráfego ferroviário na década de 1880 e as características da vida urbana de então é possível que os técnicos do *Departamento de Ingenieros* não enxergassem incompatibilidades entre as linhas ferroviárias e uma futura expansão urbana.

A irregularidade do traçado previsto no plano da CCNC para a zona suburbana da nova capital mineira não impediria, *a priori*, a expansão da cidade pelos campos vizinhos. Outros espaços, em especial suburbanos, poderiam futuramente ser incorporados à cidade, segundo novos projetos. De fato, o plano da CCNC não impossibilitava ampliações da cidade, apenas não anunciava, como o plano de La Plata ou como as povoações configuradas segundo

as *Leyes de Indias*, estratégias previamente estabelecidas de expansão urbana. Assim, enquanto o plano de La Plata previa a forma como se daria uma eventual extensão da cidade, o plano da CCNC deixava em aberto o modo como futuramente a Cidade de Minas poderia incorporar novos bairros.

Que tipo de relação entre campo e cidade foi proposto nos planos de La Plata e da Cidade de Minas? Para responder a essa questão devemos analisar as formas que esses planos estabeleceram para a organização dos espaços suburbanos e rurais.

Como vimos anteriormente, o plano de La Plata envolveu o parcelamento e ocupação dos espaços suburbanos e da zona rural que constituiriam o *ejido*. Para a nova cidade e seu *ejido* foi desapropriada extensa área, três vezes maior que a superfície demarcada para a Cidade de Minas, indicando que as autoridades bonaerenses buscaram assegurar o controle não apenas das terras necessárias para a cidade propriamente, mas também das que formariam o *ejido*. Ao agir dessa forma, certamente é possível que o governo provincial estivesse seguindo práticas consolidadas de fundação de povoações, em uso desde os tempos coloniais, sob a vigência das *Leyes de Indias*.

Porém, devemos lembrar que La Plata foi instalada em uma região em que a economia, em recuperação após a crise de 1875 e a guerra civil de 1880, estava sendo dinamizada e transformada pelo crescimento do setor agroexportador, voltado para o cultivo de cereais, em especial o trigo, associado à criação de gado bovino. Buscando formar melhores pastagens através do cultivo da terra, *estancieros* da região de La Ensenada estavam, desde o fim dos anos 1870, destacando partes das suas grandes estâncias voltadas para a pecuária e arrendando *chacras* para pequenos agricultores, quase sempre imigrantes italianos (PAULA, 1987, p. 328). Durante dois ou três anos, os arrendatários cultivavam cereais nessas *chacras*, pagando ao *estanciero* um aluguel correspondente a 10% da colheita. Ao final do contrato, os arrendatários devolviam ao *estanciero* as terras já semeadas de forragem e transferiam-se para outra *chacra*, repetindo o ciclo (SCOBIE, 1964, 45-46, 58-60). Esse sistema de exploração agrícola foi estimulado nas vizinhanças de La Ensenada pela chegada da estrada de ferro, que reforçou os vínculos já existentes da região com o mercado da cidade de Buenos Aires e com o mercado europeu. A planificação do entorno da nova capital provincial como uma área de *chacras* que foram vendidas a prazo ou arrendadas por quatro anos a pequenos agricultores possibilitou que o processo de transformação da região em área agrícola continuasse, em novos termos, tendo também a nova cidade como mercado consumidor. O parcelamento do *ejido* permitiu, também, que o governo provincial tirasse proveito da valorização das terras acarretada pela construção da nova cidade, angariando

recursos para financiar a construção dos edifícios públicos e a implantação da infra-estrutura urbana (PAULA, 1987, p. 284, 328-329).

Como vimos, o parcelamento do *ejido* foi feito em 1882 pelo *Departamento de Ingenieros*. As partes próximas ao bulevar de circunvalação foram parceladas em *quintas*, conformando uma zona suburbana. A área de cada *quinta* era equivalente, em média, à área de quatro quarteirões urbanos, tendo, portanto, aproximadamente oito hectares (80.000m²). Havia também algumas *quintas* menores, equivalentes a dois quarteirões urbanos (PAULA, 1987, p. 329). Desse modo, a superfície média das *quintas* do *ejido* de La Plata, era muito superior às áreas dos lotes suburbanos da Cidade de Minas, que não passavam dos 6.000m².

Em volta da zona ocupada pelas *quintas*, o restante do *ejido* foi quase todo parcelado em *chacras* destinadas ao cultivo de cereais e à criação de gado. A área média dessas *chacras* era equivalente a dezesseis quarteirões urbanos, ou seja, aproximadamente 32 hectares (320.000m²). Por suas extensões, tanto as *quintas* quanto as *chacras* do *ejido* de La Plata nos parecem ter sido efetivamente destinadas ao cultivo e à criação, no contexto de uma região agropecuária dinâmica e voltada para o mercado externo, cujas terras foram ainda mais valorizadas pela fundação da nova cidade e pela perspectiva da criação de mais um mercado consumidor. Assim, podemos considerar que plano de La Plata propôs a articulação de um empreendimento em moldes urbanos, a construção da nova capital da província, a um estabelecimento rural que buscava assegurar o desenvolvimento agrário da região circunvizinha, o parcelamento do *ejido*. Desse modo, o campo foi incorporado ao projeto da nova capital bonaerense.

Já o plano da nova capital mineira, nos termos propostos por Aarão Reis, deve ser definido como essencialmente urbano, pois não apresentou nenhuma forma de organização para o campo ao redor da nova cidade. O parcelamento da zona de sítios não chegou a ser detalhado pela CCNC. Como discutimos no capítulo 1, o estabelecimento da colônia do Barreiro não foi mais do que uma atividade subsidiária da CCNC. E a quase totalidade das propriedades rurais nos arredores da área destinada à Cidade de Minas permaneceu nas mãos dos seus donos. Assim, não se pode considerar que o plano de Aarão Reis incorporasse o parcelamento dos campos vizinhos. A abertura da Cidade de Minas a iniciativas de modernização agrícola somente se daria em termos concretos com a ação da Repartição de Terras e Colonização.

Em especial, devemos salientar que a zona suburbana da Cidade de Minas não foi concebida no plano da CCNC como área agrícola, como foi a zona de *quintas* do *ejido* de La Plata. A extensão dos lotes suburbanos oferecia condições muito limitadas para o cultivo

comercial e toda a zona suburbana nos parece ter sido projetada como um espaço mais intimamente vinculado à vida urbana do que ao mundo rural. É provável, então, que a ocupação prevista para a zona suburbana reproduzisse, de alguma maneira, a dos bairros suburbanos que se desenvolveram ao longo das linhas de estrada de ferro na periferia de algumas cidades brasileiras a partir dos anos 1870, particularmente no Rio de Janeiro e em São Paulo.

José de Souza Martins, em sua obra *Subúrbio: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo*, nos mostra que a palavra *subúrbio*, usada desde o fim do século XVIII para designar os confins da cidade e a zona rural que a envolvia, expressaria a associação, ou conjugação, da cidade com o seu entorno. Segundo o autor, subúrbio e cidade formariam uma unidade, na qual o subúrbio era

o componente rural do urbano, nele integrado por uma economia agrícola de ciclo curto e imediatamente dependente do comprador urbano, como a alimentação e os materiais de construção (MARTINS, 2002, p. 8).

Nos lembra o urbanista Flávio Villaça, em *Espaço intra-urbano no Brasil*, que, desde o princípio do século XIX, se podia observar nos arredores de algumas cidades brasileiras de maior porte, especialmente Rio de Janeiro, São Paulo e Recife, uma ocupação de caráter intermediário entre o urbano e o rural, combinando chácaras - casas de campo que eram moradia sazonal de habitantes da cidade - e pequenos sítios ou fazendas que produziam gêneros alimentícios que abasteciam os núcleos urbanos próximos. A partir dos anos 1860, a construção de ramais de estradas de ferro cruzando essas áreas adjacentes aos núcleos urbanos diminuiu o tempo de deslocamento entre centro e periferia, permitindo que um número de moradores da cidade viesse, com o tempo, a fixar-se permanentemente nesses subúrbios, adotando um modo de vida urbano, como ocorreu no Rio de Janeiro e em São Paulo (VILLAÇA, 2001, p. 80-82).

Jaime Larry Benchimol nos diz que, nesse mesmo período, no Rio de Janeiro, a expansão das linhas de bonde também permitiu o espraiamento da malha urbana, nas vizinhanças do perímetro até então ocupado pela chamada Cidade Velha (BENCHIMOL, 2002, p. 128). Os subúrbios que se desenvolveram ao longo dos ramais da Estrada de Ferro D. Pedro II (depois Estrada de Ferro Central do Brasil) e das linhas da Leopoldina tornaram-se, nas quatro últimas décadas do século XIX, alternativa de moradia para os que pudessem pagar os custos de transporte, da aquisição de terrenos e da construção ou aluguel de casas. Assim, nos diz Benchimol,

o subúrbio foi acessível a segmentos das camadas médias como funcionários públicos, militares, empregados do comércio ou trabalhadores especializados. Era inviável para a multidão que vivia do ganho e da viração, e para os operários que recebiam 'diárias' irrisórias, sem nenhuma estabilidade de emprego (BENCHIMOL, 2002, p. 146).

Esse subúrbio fluminense das décadas de 1870 a 1890 era familiar a Aarão Reis, morador do Engenho Novo⁷¹. É provável, portanto, que a zona suburbana tenha sido concebida no plano da CCNC como esse tipo de espaço urbano rarefeito, ou seja, como um espaço da cidade, dotado de características próprias.

A relação entre os espaços essencialmente urbanos da Cidade de Minas e o campo circunvizinho se daria, assim, através de um espaço de transição, dotado de características urbanas próprias, a zona suburbana. Essa transição entre campo e cidade seria ocupada por uma parte considerável da população da cidade, mas de modo menos adensado do que as áreas centrais dentro da Avenida do Contorno. O traçado da zona suburbana, irregular, ajustado ao relevo local, mais adensado junto à área urbana e mais rarefeito junto à zona rural, teria um arranjo peculiar que sugere a dissolução da cidade no campo ou, no sentido inverso, a concentração progressiva do meio rural para o meio urbano.

Em suma, a organização espacial de La Plata levou em conta a inserção da cidade em uma zona agrícola dinâmica e próspera. Assim, o parcelamento rural do *ejido* foi incorporado ao processo de planejamento da cidade e foi balizado por um mercado de terras já existente, alicerçado no arrendamento de lotes agrícolas. Portanto, o *ejido* de La Plata realmente teria sido concebido como estabelecimento rural. O mesmo não ocorreu em Minas Gerais. A zona suburbana teria poucas possibilidades de comportar atividades agrícolas na mesma escala que as *quintas* da capital bonaerense.

Quando confrontamos os subúrbios da Cidade de Minas com os de La Plata, surgem evidências de que a zona suburbana teria sido pensada e projetada como bairros que, juntamente com a zona de sítios, comporiam espaços de transição entre o campo e a cidade, por certo abrigando atividades rurais, mas em escala muito diferente das do *ejido* de La Plata. Contudo, a configuração espacial proposta para a zona suburbana viria a ser modificada em pouco tempo, exatamente pela implantação de uma área agrícola, a zona colonial, nos subúrbios da nova cidade. Assim, os espaços periféricos projetados por Aarão Reis foram

⁷¹ Como endereço de Aarão Reis no Rio de Janeiro, as edições do *Almanak Laemmert* de 1878 e 1879 nos informam a Rua Barão do Bom Retiro, 11, no Engenho Novo. As edições de 1880 a 1886, inclusive, dão a Rua Álvaro, 14, também no Engenho Novo, como endereço do engenheiro (ALMANAK, 1844-1889).

redefinidos, o que, de certa forma, os aproximou do arranjo proposto para a capital bonaerense.

Concluindo o paralelo entre essas três capitais construídas na América entre o final do século XVIII e o fim do século XIX, podemos dizer que as concepções urbanas da Cidade de Minas e de La Plata foram efetivamente influenciadas pelos planos elaborados por L'Enfant e Ellicott para Washington. Concebida em termos que, no fim do século XVIII, procuravam assinalar a presença no arranjo institucional americano de um poder federal e republicano, Washington se destacou pela carga simbólica atribuída à sua organização espacial. Por isso, a capital americana tornou-se modelo para cidades capitais que, na América Latina do fim do século XIX, buscavam representar no espaço os poderes de Estados republicanos.

A partir de elementos básicos da concepção urbana de Washington, tanto os técnicos do *Departamento de Ingenieros* quanto Aarão Reis elaboraram arranjos espaciais particulares, em um processo de apropriação e reinvenção. O esquema básico proposto por L'Enfant, lançando sobre uma grelha regular de ruas uma rede de grandes vias que irradiavam de pontos focais, foi combinado em La Plata a um arranjo que, ao enfatizar uma *plaza mayor*, seria desdobramento das práticas das *Leyes de Indias*. Na capital mineira, o esquema de L'Enfant deu origem à sobreposição de malhas de ruas e avenidas que caracteriza a organização espacial da área urbana da Cidade de Minas. Analogamente, o papel polarizador atribuído, tanto no plano de La Plata quanto no da Cidade de Minas, aos edifícios principais e a estratégia de dispersar esses pólos pelo espaço urbano derivaria das quinze praças que, no plano de L'Enfant, constituiriam pólos indutores da ocupação urbana e contrabalançariam o destaque conferido ao Congresso e à residência presidencial, criando um arranjo equilibrado, capaz de figurar simbolicamente a igualdade entre os estados federados e, por extensão, entre os cidadãos da República. Essas influências dos planos de L'Enfant e Ellicott na organização espacial de La Plata e da Cidade de Minas nos indicam que a capital americana foi tomada como modelo de representação do poder, apontando caminhos para a criação de arranjos simbólicos adequados a uma capital republicana.

Além dessa influência do plano de Washington, verificamos várias outras convergências entre as concepções urbanas de La Plata e da Cidade de Minas. Ambas tiveram como modelo de cidade a Paris modernizada que emergiu das reformas urbanas de Haussmann e compartilharam também a noção da cidade como lugar do progresso e da modernização. Os projetos políticos de construção da nova capital bonaerense e de mudança da capital mineira não foram marcados apenas pela necessidade de reequilibrar o poder

político em decorrência de transformações institucionais, mas foram empreendimentos de modernização em bases urbanas, movidos pelo ideal do progresso. A consciência do atraso face aos países mais avançados e o estranhamento decorrente da distância entre a realidade local e a modernidade dos centros de civilização europeus e americanos levou as elites mineiras a modelarem a construção de sua nova capital nos padrões apresentados por esses centros civilizados. O mesmo anseio de modernidade e um estranhamento similar certamente marcaram a modernização argentina e a construção da nova capital bonaerense. A referência aos padrões europeus e americanos seria evidenciada com vigor pela promoção do concurso internacional para a seleção dos projetos arquitetônicos dos principais edifícios de La Plata. Em Minas Gerais, por sua vez, coube a um arquiteto familiarizado com os padrões parisienses a tarefa de projetar edifícios que conferissem à nova cidade a imagem moderna almejada.

Nos planos das duas capitais latino-americanas as demandas da modernização se fizeram presentes na incorporação da infra-estrutura urbana tecnicamente apurada aos planos e na associação das duas cidades às redes de transporte que lhes assegurariam a inserção no mercado internacional. Assim, em ambas as cidades, coube à engenharia criar as condições necessárias para a materialização de espaços preparados para abrigar uma sociedade modernizada.

O ideal do progresso, o ideário evolucionista e o pensamento positivista marcaram a concepção de La Plata e da Cidade de Minas como empreendimentos de modernização que buscavam ordenar a sociedade e criar condições para o progresso material e moral. A expressão desse propósito podemos encontrar em um dos dísticos inscritos nas bandeiras que enfeitavam a futura *plaza mayor* na solenidade de fundação de La Plata, em abril de 1884: ordem e progresso.

O paralelo estabelecido entre essas três capitais nos traz idealizações, planos de cidades concebidas para a representação do poder e também pensadas, sobretudo nos casos das capitais latino-americanas, como empreendimentos de modernização e de transformação social. O paralelo nos serviu, portanto, como caminho para compreender melhor as idéias e influências que presidiram a concepção espacial da capital mineira, inseridas no pensamento da sua época.

Para os propósitos desta tese, precisamos agora, discutir como essa concepção foi sendo materializada na Cidade de Minas, levando à formação dos seus espaços urbanos. Desse modo, o próximo capítulo abordará os trabalhos da comissão construtora para instalação dos poderes do Estado na nova capital e a ocupação inicial dos espaços que foram delimitados para os primeiros moradores da nova cidade.

Capítulo 3

A FAIXA IMPLANTADA PELA CCNC

A instalação da CCNC no arraial de Belo Horizonte, o antigo Curral d’El-Rei, em 1º de março de 1894, assinalou o início do longo processo de planificação e construção da nova capital de Minas Gerais. A partir de então, os trabalhos sob a direção da CCNC se estenderam, em ritmo variado, mas sempre intenso, até a transferência do poder público para a Cidade de Minas em 12 de dezembro de 1897. Esse foi o ponto de partida de um processo de construção que vem seguindo ininterruptamente, marcado por várias transformações do projeto original, pois, como nos diz Aldo Rossi ao falar da arquitetura da cidade como uma contínua construção,

[...] com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si mesma. Na sua construção permanecem os motivos originais, mas, simultaneamente, a cidade torna mais precisos e modifica os motivos de seu desenvolvimento (ROSSI, 1995, p. 2).

Os complexos trabalhos de planificação e simultânea execução das obras da nova capital têm sido objeto de diversos escritos, inclusive coevos, como os dois fascículos da *Revista geral dos trabalhos*, editada pela CCNC, e como o livro *Traços históricos e descritivos de Bello Horizonte*, escrito pelo pároco do arraial, padre Francisco Martins Dias. Já em 1903, surgiu como tema do romance de Avelino Fóscolo, *A Capital*. E ocupa todo o segundo volume de *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*, de Abílio Barreto.

O período de planificação e construção da nova capital foi definido por João Alphonsus nas palavras de Bellino, o mestre-de-obras italiano, personagem do romance *Totônio Pacheco*, publicado em 1935:

eu assisti começar a fazer Belo Horizonte. Isto aqui era um *farwest* (sic), coronel! Revolver na cintura e fé em Deus e no major Lopes. No meio da noite as ameixas pipocavam: pá! pá! Um sujeito espichado na lama. O diabo é que sabia quem matou...Lama, atoleiros para as carroças de material, todo mundo andava de botas por causa da lama. Parecia que chovia o ano inteiro sem parar. [...] Era o diabo que andava solto. Chuva, lama, jogo, cachaça, fêmeas vagabundas, muito dinheiro, ambição, ladroeira, escuridão... (ALPHONSUS, 1976, p. 90-91).

Das palavras do mestre-de-obras, podemos destacar dois aspectos. Primeiro, a força da imagem inicial – "eu assisti começar a fazer Belo Horizonte" – que nos diz da construção e, sabemos também, do próprio projeto da nova cidade como processos dinâmicos e extensos, mesmo quando aparentemente estivessem limitados no tempo e no espaço. Assim, os trabalhos realizados dentro do prazo fatal de quatro anos dado pelo Congresso Mineiro para a instalação da nova capital foram, para todos os efeitos, apenas uma etapa da construção da cidade, o seu passo inicial, o "começar a fazer Belo Horizonte".

Impressiona nas palavras de Bellino a descrição do ambiente inseguro da cidade em construção. Aqui está o segundo ponto a destacar: o contraste entre a desordem do arraial transformado em canteiro de obras, condenado à demolição, e a ordem anunciada no plano da Cidade de Minas.

Importa salientar que o trabalho de construção conduzido pela CCNC até sua extinção, em janeiro de 1898, foi essencialmente o trabalho de implantação dos espaços considerados necessários e suficientes para “começar a fazer Belo Horizonte”, ou seja, a área definida para a instalação dos primeiros 30.000 habitantes da nova capital. Essa área, tendo a Avenida Afonso Pena como eixo longitudinal e delimitada pelas avenidas Araguaia e Cristóvão Colombo, formaria uma *faixa*, cortando a área urbana no sentido norte-sul e prolongando-se ao norte pela VI seção suburbana e ao sul pela I seção suburbana⁷² (MINAS GERAES, 1899d, p. 1; REIS, 1895b, p. 59-60).

Posteriormente, a construção, pela própria CCNC, do quartel da Brigada Policial no vértice leste da área urbana, na Praça Belo Horizonte, levou à ocupação da XIII seção urbana e de parte da vizinha VIII seção suburbana, expandindo a área efetivamente implantada. A ocupação de duas outras áreas situadas fora da faixa delimitada para 30.000 habitantes também ocorreu ainda antes do término do período de atuação da CCNC: a Vila Bressane, na II seção suburbana, e pequenas partes da VII seção suburbana, no lugar chamado Caracará, onde ficava a olaria de Hermillo Alves & Cia.⁷³ (BARRETO, 1950, p. 178;

⁷² A Avenida Araguaia é denominada hoje Avenida Francisco Sales. Parte da Avenida Cristóvão Colombo teve seu nome alterado para Avenida Bias Fortes, parte conserva o nome original. A I seção suburbana corresponde hoje aos bairros da Serra e do Cruzeiro. A VI seção suburbana, por sua vez, corresponde aos atuais bairros da Lagoinha e da Floresta (MINAS GERAES, 1895c; BELO HORIZONTE, 1985).

⁷³ Praça Floriano Peixoto é o nome atual da Praça Belo Horizonte. A XIII seção urbana e a VIII seção suburbana foram inicialmente conhecidas como o bairro do Quartel e hoje são parte do bairro de Santa Efigênia. A Vila Bressane foi edificada nas Ruas Grão-Mogol e Alfenas, na II seção suburbana, que corresponde ao atual bairro do Carmo. A Rua Alfenas não existe mais, desaparecida com a abertura da Avenida Nossa Senhora do Carmo. Caracará era a região onde mais tarde se ergueram partes dos bairros de Santa Teresa – a VII seção suburbana – e do Horto – o antigo núcleo colonial Américo Werneck (MINAS GERAES, 1895c; BELO HORIZONTE, 1985).

BARRETO, 1996, v. 2, p. 638; MINAS GERAES, 1899b, p. 208). Como assinala Jeffrey Adelman,

*the trend of spontaneous physical growth and dislocations of the original plan began at the very outset of the city's existence - that is during actual construction*⁷⁴ (ADELMAN, 1974, p. 67).

Efetivamente, uma parte significativa da nova cidade, tanto na área urbana quanto na zona suburbana, foi implantada tal qual previsto no plano da CCNC, constituindo a faixa destinada aos primeiros 30.000 moradores. Ao mesmo tempo, outras partes, menos extensas, foram modificadas logo no início da construção da cidade, transformando o plano. E uma mudança mais expressiva, por sua extensão e por suas características, se deu com a criação da zona colonial, sobre terrenos originalmente destinados aos bairros da zona suburbana, incorporando ao projeto da nova capital um componente que estava ausente do plano da CCNC, o estabelecimento agrícola, convertendo em espaço rural grande parte dos subúrbios da nova cidade.

Para compreendermos essa expressiva transformação dos subúrbios, foco desta tese, precisamos entender como se deu a formação dos espaços da cidade que foram implantados nos termos do plano da CCNC. Entendemos que a formação dos espaços da cidade comporta dois momentos. A planificação, ou seja a elaboração do plano, é o primeiro momento, incluindo a definição das formas arquitetônicas e urbanas a serem dispostas no espaço, ou seja, o arranjo ou configuração espacial⁷⁵, e abarcando também a definição dos caminhos que serão seguidos e das ações que serão empreendidas para materializar os arranjos espaciais preconizados. O segundo momento, a concretização da configuração espacial proposta pelo plano, se desdobra, por sua vez, em dois processos distintos mas muitas vezes imbricados: a construção, ou seja, os serviços de obras, e a ocupação, que é o estabelecimento dos moradores, marcando o início de um processo contínuo de apropriação da configuração espacial materializada e de atribuição de sentidos às formas urbanas e arquitetônicas, que se dá nas relações sociais. Desse modo, se formam os espaços da cidade.

⁷⁴ Em tradução livre: "a tendência para o crescimento físico espontâneo e desarranjos do plano original começou no próprio início da existência da cidade – isto é, durante as obras" (ADELMAN, 1974, p. 67, tradução nossa).

⁷⁵ Neste trabalho, expressões arranjo espacial, configuração espacial e organização espacial têm uma mesma acepção: significam conjunto ordenado de formas arquitetônicas e urbanas.

O arranjo espacial materializado se aproxima do que Milton Santos definiu como sistema de objetos que, interagindo com sistemas de ações, formam o espaço. Segundo o autor:

de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 2004, p. 63).

Desse modo, entendemos que o espaço da cidade precisa ser considerado no jogo entre sistemas de objetos, no caso formas arquitetônicas e urbanas materializadas, e sistemas de ações envolvendo diferentes atores sociais: moradores, planejadores e administradores, entre outros. Nesta tese, na impossibilidade de trabalhar com todos os sistemas de ações que, supomos, estiveram envolvidos na formação dos espaços da Cidade de Minas, buscaremos abordar os espaços da área urbana e da zona suburbana, enfatizando as ações de atores sociais que pensaram a cidade no quadro da modernização mineira, em especial, os técnicos dirigidos por Aarão Reis e o governo mineiro.

Na base do processo de formação do espaço da cidade encontram-se, assim, os processos de ocupação. Por sua vez, a ocupação tem como referência o plano, ou seja, a solução preconizada, as formas arquitetônicas e urbanas estabelecidas pelo plano, orientando formação do espaço da cidade. Como referência, o plano não é definitivo, não é determinante nem inalterável. Em um processo de invenção e reinvenção das formas arquitetônicas e urbanas e rearranjo dessas formas, o plano é apenas o ponto de partida, a idealização que busca estabelecer o espaço da cidade. Nossa atenção estará concentrada nos processos de ocupação das áreas que foram implantadas conforme o plano da CCNC, para a seguir discutir a criação da zona colonial.

Abordar a ocupação inicial da nova capital é tratar da transformação da concepção proposta pelo plano da CCNC, aprovado pelo governo mineiro em abril de 1895, lembrando que o rearranjo desse plano teve início já durante o período em que o velho arraial ainda permanecia de pé e a nova cidade tomava forma no meio do grande canteiro de obras.

Discutiremos como se deu a ocupação das áreas destinadas à instalação dos primeiros moradores da nova capital, as quais denominaremos simplesmente *faixa implantada pela CCNC* (FIG. 13). Veremos que a ocupação dos espaços da faixa implantada pela CCNC, tanto urbanos quanto suburbanos, se deu não apenas nos termos do plano originalmente proposto, mas também significou algumas vezes a própria reinvenção do plano.

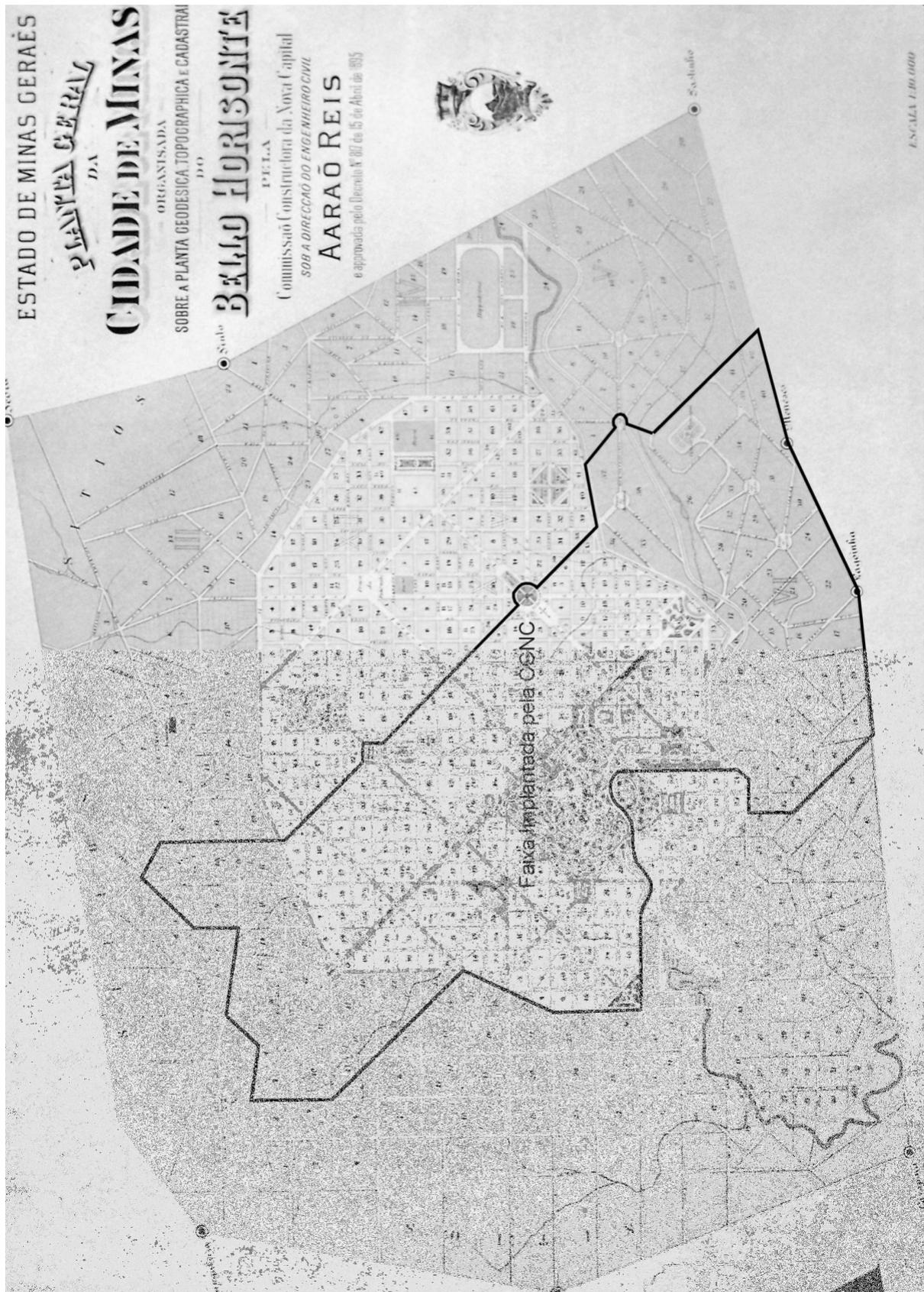


FIGURA 13 – Faixa implantada pela CCNC, 1896 - 1897.
 Fonte: MINAS GERAES, 1895d; REIS, 1895b.

Devemos lembrar que o empreendimento de mudança da capital e de construção da nova cidade foi marcado pela especulação imobiliária. Por isso, consideramos necessário buscar compreender como se deu em Minas Gerais, nas últimas décadas do século XIX, a transformação da terra em mercadoria, tanto no campo quanto no meio urbano, para abordar com segurança a destruição do arraial de Belo Horizonte e a construção da Cidade de Minas.

Antes, porém, devemos completar a análise do processo de planificação da nova cidade, situando a CCNC, em especial o seu quadro técnico, no campo da engenharia brasileira das duas últimas décadas do século XIX. Importa ressaltar que a construção da nova capital foi, em essência, um empreendimento de modernização em moldes urbanos, cabendo à engenharia papel destacado no estabelecimento das premissas que orientaram a concepção e a materialização da cidade que deveria ser lugar da transformação econômica e social. Sem dúvida, a planificação e a construção da Cidade de Minas foi dos principais trabalhos de engenharia conduzidos nos anos 1890, juntamente com as obras do porto de Santos e a construção de ferrovias. Em Minas Gerais, um único empreendimento em curso na primeira década republicana poderia comparar-se à construção da nova capital: o prolongamento da chamada *linha do centro* da Estrada de Ferro Central do Brasil. Sem pretender fazer aqui um estudo exaustivo do processo de planificação da nova cidade e de construção da faixa implantada, buscaremos apresentar a organização e composição da CCNC e tentaremos abordar, ainda que brevemente, a forma como se desenvolveram alguns dos trabalhos do seu quadro técnico, caracterizando-os como aplicação de conhecimentos técnicos e científicos à materialização do projeto político de modernização regional.

A atuação da CCNC pode ser melhor estudada se forem considerados dois períodos. O primeiro, que se estende de março de 1894 a maio de 1895, pode ser, *grosso modo*, definido como fase de planificação da nova cidade. O segundo período, que vai até a inauguração da nova capital e subsequente extinção da CCNC, pode ser denominado fase das obras de construção da nova capital, especificamente da faixa implantada. Na primeira dessas duas fases de trabalho, a CCNC foi organizada e chefiada pelo engenheiro civil Aarão Reis, que, como vimos, havia dirigido a *Comissão de Estudo das Localidades Indicadas para a nova capital do Estado de Minas Gerais*, cujas conclusões subsidiaram a escolha, pelo Congresso Mineiro, do arraial de Belo Horizonte como o local onde deveria ser edificada a Cidade de Minas. Na fase seguinte, a CCNC foi chefiada pelo engenheiro civil Francisco de Paula Bicalho, que conduziu os trabalhos até a transferência do governo mineiro para a nova capital. Começaremos pela organização estabelecida por Aarão Reis.

A COMISSÃO CONSTRUTORA DA NOVA CAPITAL

Para dar cumprimento à tarefa de projetar e construir a Cidade de Minas, Aarão Reis organizou a CCNC em seis divisões de serviço⁷⁶. A primeira, sob a supervisão direta do engenheiro-chefe, seria destinada à administração geral dos trabalhos, a segunda à contabilidade e à administração financeira e as restantes aos serviços técnicos, tudo conforme o regulamento que acompanhava o Decreto n. 680, de 14 de fevereiro de 1894, que criou a CCNC (MINAS GERAES, 1895e, p. 118-129). Portanto, a organização básica da CCNC comportava três esferas claramente delimitadas: administrativa, financeiro-contábil e técnica.

Aarão Reis compôs o quadro técnico com grande número de engenheiros civis, tendo como principal auxiliar Hermillo Cândido da Costa Alves, nomeado primeiro-engenheiro da CCNC e designado responsável pelo chamado Escritório Técnico, a 3ª Divisão de serviço, encarregada de

todos os serviços técnicos de escritório, relativos à organização dos projetos e planos geral, parciais e de detalhes, dos orçamentos e das especificações e condições gerais, e, bem assim, as medições provisórias e finais, arquivo técnico e a expedição das ordens de serviço (MINAS GERAES, 1895e, p. 118-129).

Samuel Gomes Pereira, engenheiro civil que na *Comissão de Estudo das Localidades* fora responsável pelos levantamentos e observações relativos ao arraial de Belo Horizonte, ficou na direção da 4ª Divisão, encarregada dos estudos e preparo do solo, ou seja,

⁷⁶ Aarão Leal de Carvalho Reis (Belém, PA, 1853 - Rio de Janeiro, RJ, 1936). Formou-se pela antiga Escola Central, mais tarde Escola Politécnica, do Rio de Janeiro, como engenheiro geógrafo (1872), como bacharel em ciências físicas e matemáticas (1873) e como engenheiro civil (1874) (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 276; DICIONÁRIO, 1997, p. 222). Firmou reputação de profissional sério e rigoroso atuando, quase sempre no Rio de Janeiro, em serviços para o governo imperial. Ainda estudante, foi praticante na Inspetoria das Obras Públicas, em 1870, e na Diretoria das Obras Hidráulicas da Alfândega, em 1873 e 1874, no Rio de Janeiro (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 277). Trabalhou nas obras de construção do Matadouro de Santa Cruz (1875-1879), e foi encarregado dos serviços de eletricidade da Estrada de Ferro D. Pedro II (1881-1885). Em maio de 1885 foi designado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas para investigar irregularidades ocorridas na construção do Açude de Quixadá, no Ceará (BRASIL, 1886c, p. 3). A seguir foi diretor das obras civis e hidráulicas do Ministério da Marinha (1886-1889), projetando, em 1887, edifícios para a Escola Naval e a Escola de Aprendizes Marinheiros, que não foram construídos. Na República, foi consultor técnico do Ministério da Agricultura e dirigiu, entre 1891 e 1892, a Companhia Geral de Melhoramentos, no Maranhão (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 276-280; LEME, 1999b, p. 448-451). Em dezembro de 1892, o presidente do Estado de Minas Gerais, Afonso Pena, o nomeou para chefiar a *Comissão de Estudo das Localidades*. Em relatório, apresentado ao governo mineiro em 16 de junho de 1893, Aarão Reis indicou como sítio mais favorável à construção da nova capital a Várzea do Marçal, já atravessada pelas linhas da Estrada de Ferro Oeste de Minas (MINAS GERAES, 1893b). Para planejar e construir a nova cidade no sítio ocupado pelo arraial de Belo Horizonte, Afonso Pena convidou mais uma vez Aarão Reis, encarregando-o de formar a CCNC, criada pelo Decreto n. 680, de 14 de fevereiro de 1894 (BARRETO, 1996, v. 2, p. 23-46).

dos trabalhos de geodesia e topografia⁷⁷. Coube ao engenheiro civil Caetano Cezar de Campos a chefia da 5ª Divisão, dos estudos e preparo do subsolo, inicialmente incumbida de estudar a hidrografia local e planejar o abastecimento de água. Ao engenheiro civil José de Carvalho Almeida, também ex-integrante da *Comissão de Estudo das Localidades*, coube a direção da 6ª Divisão, encarregada dos serviços de viação, edificações e eletricidade e a princípio incumbida de projetar o ramal ferroviário de acesso ao arraial⁷⁸. Essas três divisões técnicas estariam essencialmente voltadas para os trabalhos de campo, ou seja, de levantamento de dados técnicos e posterior execução dos serviços de obras, enquanto o Escritório Técnico estaria encarregado dos trabalhos de gabinete, ou seja, de planificação e de fiscalização das obras.

Foram também incorporados à CCNC os outros três engenheiros que haviam integrado a *Comissão de Estudo das Localidades*: Luiz Martinho de Moraes, como chefe da 2ª Seção da 6ª Divisão, responsável pelas edificações na nova capital; Manuel da Silva Couto, chefe da 1ª Seção da mesma divisão, encarregada dos serviços de viação e eletricidade; Eugenio de Barros Raja Gabaglia, nomeado como chefe da 2ª Seção da 5ª Divisão, incumbida dos serviços de esgotos, águas pluviais e drenagens, mas inicialmente encarregado dos cálculos geodésicos (BARRETO, 1996, v. 2, p. 113-118; PEREIRA, 1895 *passim*).

Duas outras divisões de serviço completavam a estrutura da CCNC. A 1ª Divisão, que constituía o gabinete do engenheiro-chefe, estava encarregada da administração central, controlando atividades vitais para o desenvolvimento dos trabalhos, como a contratação de pessoal e de serviços e a compra de materiais e equipamentos, e cuidando das desapropriações de imóveis. A 2ª Divisão ficou incumbida da contabilidade e dos serviços financeiros (BARRETO, 1996, v. 2, p. 31-43, 115-117).

⁷⁷ Cada engenheiro da *Comissão de Estudo das Localidades* foi incumbido, em janeiro de 1893, de fazer minucioso levantamento de uma das possíveis localizações da nova capital mineira. Samuel Gomes Pereira foi enviado ao arraial de Belo Horizonte, próximo a Sabará, Eugenio de Barros Raja Gabaglia a Juiz de Fora, Luiz Martinho de Moraes a Paraúna, na região de Diamantina, José de Carvalho Almeida à Várzea do Marçal, nas vizinhanças de São João d'El-Rei, e Manuel da Silva Couto foi encarregado dos levantamentos relativos a Barbacena, onde Aarão Reis também instalou o escritório da comissão, que funcionou até 31 de maio de 1893 (MINAS GERAES, 1893b).

⁷⁸ Egresso da Escola Central, José de Carvalho Almeida colaborou com Aarão Reis, em 1873, na edição de uma *Biblioteca Republicana*, com obras de Émile Littré (*A idéia de Deus segundo a philosophia positiva*), Edouard Laboulaye (*A republica constitucional*) e Jules Barni (*Cathecismo republicano*) (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 278). Em maio de 1885, quando era chefe da locomoção da Estrada de Ferro Sobral, no Ceará, José de Carvalho Almeida foi designado para auxiliar Aarão Reis na tarefa de examinar as obras do Açude de Quixadá e de, nas palavras do próprio Aarão Reis, "sindicar dos fatos desagradáveis ocorridos entre os membros da comissão técnica incumbida da execução de tais obras" (BRASIL, 1886c, p. 3).

Essa organização, hierarquizada e altamente especializada, voltava-se para a elaboração dos planos e projetos necessários e para a execução dos serviços de construção da cidade, ou seja, para levar adiante os dois encargos básicos da CCNC: planejar a nova cidade e construir, até dezembro de 1897, as partes necessárias e suficientes para a instalação do governo mineiro em sua nova capital.

Tal organização, com clara distribuição de tarefas e nítida separação entre serviços técnicos, administrativos e contábeis, não seria incomum no campo da engenharia brasileira, especialmente nos trabalhos conduzidos diretamente pelo poder público nas duas últimas décadas do século XIX. Estava presente nas obras de construção de estradas de ferro e foi preconizada pelos regulamentos que, em 1871, criaram a Diretoria Geral de Obras Públicas como “centro técnico de todos os serviços que correrem por conta do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, ou forem pelo governo subvencionados de alguma maneira [...]” (BRASIL, 1871, p. 115).

A adoção de uma rigorosa divisão de competências técnicas, financeiras e administrativas estava também entre as recomendações que Aarão Reis fez para que fosse reorganizada a comissão encarregada das obras de construção do Açude de Quixadá, no Ceará. Desse modo, Aarão Reis julgava possível evitar que se repetissem as irregularidades por ele constatadas ao inspecionar essas obras em maio de 1885. Para tanto, em relatório enviado ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em setembro desse mesmo ano, Aarão Reis propôs:

o escritório da comissão compreenderá duas seções distintas e independentes uma da outra, a saber: a técnica, dirigida pelo primeiro-engenheiro, à qual pertencerão o engenheiro ajudante, o condutor, o amanuense e quaisquer auxiliares técnicos que sejam admitidos; e a administrativa, dirigida pelo secretário, à qual pertencerão o pagador, o almoxarife, o escriturário e quaisquer auxiliares que forem admitidos. *Essas duas seções não poderão corresponder-se entre si senão por intermédio do engenheiro-chefe* (BRASIL, 1886c, p. 32, grifo nosso).

Ao todo, integraram a CCNC, entre março de 1894 e maio de 1895, 147 empregados nomeados, sendo 57 deles funcionários administrativos. De acordo com Abílio Barreto, nem todos esses empregados exerceram efetivamente seus cargos durante toda a primeira fase dos trabalhos da CCNC, havendo um número sensivelmente menor nos meses de março a junho de 1894, o período de formação do quadro de funcionários. Assim, em março de 1894, 56 empregados estavam à disposição do engenheiro-chefe, número que subiu para 73 em junho e atingiu 105 em julho. Em dezembro do mesmo ano, a CCNC contou com

138 funcionários e com 147 em fevereiro de 1895, quando o plano da nova cidade estava sendo ultimado. Quando Aarão Reis deixou a chefia da CCNC, em maio de 1895, 137 empregados estavam efetivamente trabalhando. Esse movimento de entrada e saída de pessoal nos indica que a CCNC tinha uma estrutura dinâmica, capaz de se ajustar às variações de demanda de serviços (BARRETO, 1996, v. 2, p. 340).

Interessa-nos particularmente conhecer a composição das chamadas divisões técnicas. Na primeira fase dos serviços, sob a direção de Aarão Reis, pelo menos 48 engenheiros (inclusive o engenheiro-chefe), onze desenhistas e 31 condutores fizeram parte do quadro técnico da CCNC⁷⁹. Dos engenheiros, nove eram egressos da Escola de Minas, de Ouro Preto, seis deles recém-formados (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-176). Os demais, entre eles Aarão Reis, Hermillo Alves e os outros chefes de divisão, procediam da Escola Politécnica, do Rio de Janeiro, ou haviam feito sua formação fora do país⁸⁰ (QUADRO 1, apêndice).

Podemos supor que a maioria desses profissionais, antes de se incorporar à CCNC, atuou em obras de melhoramentos urbanos, na construção de instalações portuárias e, principalmente, na construção e na operação de estradas de ferro. Pois, como vimos no primeiro capítulo desta tese, as últimas décadas do século XIX foram marcadas no Brasil por

⁷⁹ *Condutores* eram empregados qualificados que, sob a orientação dos engenheiros, dirigiam os operários nos serviços de campo, como fazem atualmente os mestres-de-obras e, também, os chamados encarregados de obra ou serviço.

⁸⁰ Durante as três últimas décadas do Império, existiam apenas duas escolas de engenharia abertas a estudantes civis no Brasil: a antiga Escola Central, organizada em 1858 no âmbito do Ministério da Guerra, e transformada em 1874 na Escola Politécnica, no Rio de Janeiro, vinculada ao Ministério do Império, e a Escola de Minas, organizada em 1876 em Ouro Preto. Segundo José Murilo de Carvalho, a Escola Politécnica diplomou 541 engenheiros civis até 1892 (CARVALHO, J. M., 2002, p. 75). A Escola de Minas formou 24 engenheiros de minas, 18 engenheiros de minas com regalias de engenheiros civis entre 1878 e 1893 (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-176). No mesmo período, a Escola Militar, no Rio de Janeiro, formava engenheiros militares e bacharéis em ciências físicas e matemáticas, muitos dos quais atuavam como engenheiros civis após darem baixa do exército, caso de André Rebouças (BRASIL, 1889; CARVALHO, M. A. R., 1998, p. 11, 75-95). Com a República, teve início a expansão do ensino superior. De acordo com Luiz Antônio Cunha, foram fundadas quatro escolas de engenharia após 1891 (CUNHA, L., 2000, p. 154-158). A Escola Politécnica de São Paulo foi fundada em 1894 (REIS FILHO, 1996, p. 60). A Escola de Engenharia de Porto Alegre foi organizada em 1896 (CUNHA, L., 2000, p. 164). E entre 1891 e 1897 foram criadas a Politécnica da Bahia, em Salvador, e a Escola de Engenharia de Pernambuco, no Recife. Faculdades livres, todas foram logo equiparadas à Escola Politécnica, do Rio de Janeiro. Segundo relatório do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, publicado em 1905, a da Bahia e a de Pernambuco foram equiparadas em 1898 e as outras duas em 1900 (BRASIL, 1905, p. 129-130). Já Edmundo Coelho nos informa que cinco escolas de engenharia foram fundadas entre 1893 e 1897, provavelmente incluindo junto às citadas acima a atual Escola de Engenharia da Universidade Presbiteriana Mackenzie (COELHO, 1999, p. 267-268). Organizada em São Paulo com o nome de *Mackenzie College*, em 1896, a Escola de Engenharia Mackenzie, mantida pela Igreja Presbiteriana, estava vinculada à Universidade do Estado de Nova York, EUA. Somente teve seus diplomas reconhecidos pelo governo federal no fim dos anos 1930, após romper seus laços com a universidade americana (CAMARGO, 1997, p. 34-36). Certamente por isso essa escola não figurava entre os estabelecimentos equiparados arrolados no relatório do Ministério da Justiça em 1905.

um processo de modernização empreendido segundo os ideais do progresso. Essa modernização se deu pela integração, ainda que desigual, de extensas áreas do país a uma rede de comércio com abrangência mundial, através da implantação de estradas de ferro e do desenvolvimento da navegação. Acarretou também mudanças nas principais cidades brasileiras, convertidas em nós dessa rede mundial, através do estabelecimento de uma infraestrutura de serviços urbanos, mesmo que limitada, e de obras genericamente chamadas de *melhoramentos*⁸¹. Parcela considerável das transformações que configuraram essa modernização foi promovida a partir e através do trabalho dos técnicos do campo da engenharia - engenheiros diplomados ou práticos formados nos canteiros, brasileiros ou estrangeiros - empregados por companhias privadas ou a serviço do poder público.

O relatório do engenheiro-chefe interino das obras de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, Honório Joaquim de Almeida, em 1891, nos dá uma imagem das demandas colocadas, e das oportunidades abertas, aos engenheiros brasileiros por essa expansão da infra-estrutura de transporte e comunicações e pela transformação dos centros urbanos. Nesse seu relatório, Honório de Almeida expunha as dificuldades encontradas nas obras que estendiam a chamada *linha do centro* pelo vale do rio das Velhas, a partir de Sabará, em direção a Santa Luzia. Entre essas dificuldades, o engenheiro-chefe interino destacava a falta de pessoal técnico e apontava a avidez com que empresas particulares aliciavam engenheiros da Central do Brasil para preencherem seus quadros:

neste prolongamento, como em todas as estradas de ferro do governo, mas neste prolongamento talvez mais ainda pela sua proximidade da Capital federal, muito sofreu o bom andamento do serviço com a concorrência que aos seus engenheiros moveram as inúmeras empresas particulares que formaram-se e que, forçadas pelas suas concessões a apresentarem estudos em dado prazo, não hesitavam pagar pingues ordenados até mesmo a moços que começavam seu tirocínio na vida prática, a ponto de não ser para admirar ver simples condutores ao serviço do Estado, serem imediatamente

⁸¹ Segundo Sonaly Rezende e Léo Heller, a partir de 1855, foram executados serviços de abastecimento de água e de implantação de sistemas de esgoto e drenagem no Rio de Janeiro, no Recife, em Porto Alegre, São Paulo, Belém, São Luís, Fortaleza e em outras cidades brasileiras. Esses serviços, administrados por companhias privadas, muitas vezes com capitais e pessoal técnico estrangeiros, especialmente ingleses, tiveram alcance limitado dentro dessas cidades, atendendo a parcela reduzida da população (REZENDE; HELLER, 2002, p. 105-109). Também teve início no mesmo período o estabelecimento de redes de iluminação pública a gás e de transporte urbano, igualmente por conta de empresas particulares, com forte presença estrangeira. O termo *melhoramento* tinha então, na segunda metade do século XIX, um sentido amplo, englobando desde essas obras de infra-estrutura até o ajardinamento de parques e praças (LEME, 1999a, p. 22-23). As companhias particulares eram concessionárias do poder público, ao qual cabia fiscalizar os serviços e o cumprimento dos contratos. Dessas fiscalizações cuidavam os engenheiros da Diretoria Geral de Obras Públicas, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (BRASIL, 1871, p. 113-132). Ao longo das três últimas décadas do Império, o aparelho do Estado voltado para as chamadas obras públicas tornou-se cada vez mais complexo. Esse incremento, por um lado, foi decorrente da modernização em curso no país nesse período. Por outro lado, contribuiu para impulsionar a própria modernização.

elevados a engenheiros-chefes de empresas importantes⁸² (BRASIL, 1892, p. 5).

Devemos observar que o governo imperial (e mais tarde o governo federal) estava obrigado, pelo Decreto n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, a exigir dos engenheiros e agrimensores que empregasse ou nomeasse para comissões técnicas oficiais a apresentação de "títulos ou cartas de habilitação científica", isto é, certificados ou diplomas emitidos por escolas, nacionais ou estrangeiras, ou por autoridades competentes (BRASIL, 1881, p. 44). Contudo, nos lembra Edmundo Campos Coelho, não havia nenhuma regulamentação do exercício da engenharia no setor privado, o que explicaria a contratação por empresas particulares de condutores como engenheiros, mencionada por Honório de Almeida (COELHO, 1999, p. 201-202).

Atuando a serviço do governo mineiro, já na primeira década republicana, a CCNC também esteve sujeita ao disposto no Decreto n. 3.001, ainda em vigor quando foi organizada a Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de Minas Gerais. Assim, o regulamento da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, aprovado pelo Decreto mineiro n. 588, de 26 de agosto de 1892, obrigava o "registro dos títulos dos engenheiros civis, de minas, geógrafos, agrimensores e bacharéis em matemáticas, nacionais ou estrangeiros" a serviço do Estado (MINAS GERAES, 1893c, p. 205). Também estabelecia que para os "cargos de engenheiros" deveriam ser "nomeados profissionais habilitados nas escolas superiores da República ou do estado, existentes ou que venham a ser criadas, e bem assim por universidades ou academias estrangeiras reconhecidas pelo governo"⁸³ (MINAS GERAES, 1893c, p. 219).

Como afirmamos, não é objetivo desta tese fazer um relato detalhado dos trabalhos da CCNC. Entretanto, abordar, ainda que brevemente o desenvolvimento de um dos serviços mais importantes realizados pela CCNC, o levantamento de dados topográficos e cadastrais da área destinada à construção da Cidade de Minas, pode nos apresentar um quadro dos processos de trabalho empregados pelos técnicos que atuaram sob a direção de Aarão Reis, destacando a forma como se buscou estabelecer em bases técnicas e científicas o

⁸² Para conservar os técnicos necessários aos serviços, Honório de Almeida propôs que as diárias pagas aos engenheiros fossem aumentadas. A direção da Central do Brasil aceitou a proposta em 21 de julho de 1891 (BRASIL, 1892, p. 5).

⁸³ Esses dois decretos, o de 1880 e o mineiro de 1892, foram invocados pelo presidente do Estado, Afonso Pena, ao demitir em abril de 1893 um engenheiro, Francisco Lemos, que, entre outras faltas, não apresentou seu título para registro na Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MINAS GERAES, 1892-1898, f. 8).

conhecimento da realidade local, como embasamento para a elaboração do plano da nova cidade.

Foram quatro as tarefas iniciais da área técnica da CCNC: projetar o ramal ferroviário de ligação do arraial à Estrada de Ferro Central do Brasil, que permitiria o fornecimento de materiais, a vinda de mão-de-obra e o abastecimento da povoação; estudar o abastecimento d'água e as redes de esgoto da nova cidade; determinar as características e o valor dos edifícios e terrenos particulares existentes no arraial para que fossem desapropriados, de modo a assegurar ao governo mineiro o controle de todas as terras necessárias para a construção da nova cidade; por fim, e não menos importante, determinar as características do meio físico para traçar a nova cidade: *o saber para prever, a fim de prover*.

O levantamento topográfico e cadastral dizia respeito às duas últimas tarefas listadas acima. Conhecer o terreno era conhecer o mundo sobre o qual atuaria o engenheiro para modifica-lo e torna-lo adequado ao homem. Para tanto, era necessário medir e definir com precisão a forma de todo o sítio a ser transformado pelo trabalho humano. Esse era o objeto de estudo da geodesia e da topografia⁸⁴. Já os trabalhos cadastrais se referiam à ocupação humana, ao uso e à propriedade das terras existentes no arraial que desapareceria para dar lugar à Cidade de Minas. As propriedades deveriam ser forçosamente vendidas ao governo mineiro, em troca de indenizações em dinheiro ou em lotes na nova capital. Era preciso, então, determinar as características de todos os terrenos e edifícios do arraial, para estabelecer seus preços e fazer as desapropriações. Ou seja, era necessário fazer um registro detalhado desses edifícios e terrenos, fazer um cadastro.

De acordo com uma memória descritiva dos trabalhos topográficos e cadastrais, escrita em outubro de 1894 pelo engenheiro Samuel Gomes Pereira, chefe da divisão da CCNC encarregada dos estudos do sítio, os métodos geodésicos e topográficos empregados nesses trabalhos foram os correntes no fim do século XIX: triangulação do sítio, com a implantação de marcos de pedra, configurando no terreno os vértices de 27 triângulos geodésicos; planimetria, com a medição de ângulos e distâncias horizontais, tomando como referência os marcos geodésicos; nivelamento, com a determinação, ao longo da estrada que ligava o arraial à Sabará, de alturas em relação ao nível do mar, tomadas a partir da linha da Estrada de Ferro Central do Brasil, às margens do rio das Velhas, e com a fixação de uma

⁸⁴ Em princípio, a geodesia busca determinar a forma e as dimensões da Terra e a topografia procura representar graficamente as características físicas de um lugar ou um terreno. Escrevendo na década de 1890, o engenheiro e matemático alemão Wilhelm Jordan distinguiu duas naturezas do conhecimento sobre a superfície terrestre: o das grandes extensões, acima de 55 km², propiciado pela geodesia, e o das pequenas e médias extensões, abaixo dos 55 km², dado pela topografia (JORDAN, 1978, p. 1).

referência de nível no arraial, no Largo da Matriz (MINAS GERAES, 1894b; PEREIRA, 1895).

Os levantamentos de campo tiveram início já em março de 1894, com o estabelecimento da rede de triangulação geodésica, cujos cálculos foram feitos pelo engenheiro Raja Gabaglia. A partir de então, nove turmas de engenheiros e condutores percorreram o arraial, dirigidas pelo engenheiro Américo de Macedo, levantando as características físicas dos terrenos e edifícios e registrando os dados em cadernetas de campo. Em julho de 1894, os levantamentos do arraial foram concluídos, as turmas passaram a percorrer o entorno, afastando-se progressivamente do povoado e medindo as partes mais remotas da área destinada à nova cidade. A maior parte dos engenheiros e condutores da CCNC se envolveu, entre março e outubro de 1894, com esses levantamentos de campo. No Escritório Técnico, os dados registrados nas cadernetas foram sendo reduzidos a desenhos de escalas variadas (1:1000, 1:2000 e 1:4000). Sob a direção do engenheiro Bernardo de Figueiredo, as informações gráficas foram sintetizadas em um desenho de conjunto, em escala 1:4000, a *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas* (MINAS GERAES, 1895b; PEREIRA, 1895).

Os instrumentos utilizados nos levantamentos foram os disponíveis na praça do Rio de Janeiro, empregados principalmente em trabalhos de construção ferroviária: teodolitos ingleses, produzidos pela firma *Louis Casella*, e trânsitos e níveis norte-americanos, produzidos por *W. & L. E. Gurley*. Segundo Samuel Gomes Pereira, esses eram instrumentos confiáveis, mas não necessariamente seriam os mais aperfeiçoados⁸⁵. A importação de aparelhos mais sofisticados foi inviabilizada pelo bloqueio do porto do Rio de Janeiro em decorrência da Revolta da Armada, que coincidiu com o período de organização da CCNC, e pelo exíguo prazo disponível para os levantamentos, o que tornava impossível esperar pela chegada de instrumentos importados⁸⁶ (MINAS GERAES, 1894b).

Os levantamentos dos arredores do arraial se estenderam até dezembro de 1894. Em carta enviada ao engenheiro-chefe da CCNC em 9 de dezembro, o secretário da Agricultura, Francisco Sá, dizia ter recebido "o desenho reduzido da rede geodésica levantada pela comissão", possivelmente referindo-se a algum rascunho ou esquema da *Planta Topográfica e Cadastral*.

⁸⁵ Teodolitos são instrumentos para medida de ângulos horizontais e verticais. Trânsitos medem apenas ângulos horizontais. Níveis são instrumentos que medem as diferenças de altura entre dois ou mais pontos de um terreno e um ponto de referência previamente estabelecido.

⁸⁶ A revolta rebentou em setembro de 1893 e se encerrou em meados de março de 1894.

Ao produzir a *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, a CCNC montou a base gráfica sobre a qual foi possível estabelecer o plano da nova cidade e, especialmente, elaborar a *Planta Geral da Cidade de Minas*. (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895c).

A representação do terreno na *Planta Topográfica e Cadastral* procurou, então, fixar elementos cuja visualização e conhecimento fossem necessários ao plano: o relevo, através de curvas de nível de metro em metro, os cursos d'água e os terrenos alagadiços, impróprios para edificação. Dessa representação do meio físico do arraial, a grande ausente é a vegetação. Fotografias produzidas pela própria CCNC e outras fontes documentais nos revelam a presença de árvores nos quintais e nos arredores do arraial e mencionam algumas matas e capões. A *Planta Topográfica e Cadastral*, entretanto, nada nos diz sobre a localização dessa vegetação existente (MINAS GERAES, 1895b).

Já ao fazer o registro cadastral, a CCNC incorporou à *Planta Topográfica e Cadastral* um expressivo volume de informações sobre a ocupação humana do arraial que daria lugar à nova cidade. Foram representados, então, pontes, caminhos, ruas, becos e largos, ou seja, o traçado do arraial. Foram também apresentadas em destaque a igreja e as capelas. As terras devolutas foram distinguidas das propriedades privadas. Foram caracterizadas as posses e propriedades com as projeções dos edifícios e a indicação dos muros e cercas. Alguns usos que tinham interesse para a construção da nova cidade foram destacados: olarias, a fábrica de ferro e pedreiras. Por fim, em um quadro ao lado do desenho, uma lista trouxe os nomes de aproximadamente 430 proprietários dos imóveis desapropriados, com uma numeração que permitia identificar na planta a localização de cada propriedade no espaço do arraial (MINAS GERAES, 1895b).

Como levantamento cadastral, a *Planta Topográfica e Cadastral* era parte de um registro documental mais extenso, que incluía escrituras e levantamentos específicos de cada propriedade desapropriada e que constituía o conjunto dos processos de desapropriação. Assim, de modo paradoxal, a *Planta Topográfica e Cadastral*, um instrumento do processo que destruiu o antigo arraial, é uma imagem detalhada do meio físico e da ocupação humana que desapareceram ou foram radicalmente alterados para o surgimento da nova cidade. Ironicamente, ao produzir um *corpus* documental registrando o existente, a CCNC fixou a imagem do arraial que ela mesma destruiu.

À medida que os levantamentos de campo foram sendo completados, o corpo técnico pode, ao longo do segundo semestre de 1894, dedicar-se aos projetos do ramal ferroviário, das redes de abastecimento d'água e de esgoto e ao plano propriamente dito da

nova cidade. Este, desenvolvido pelo Escritório Técnico chefiado por Hermillo Alves, foi composto por documentos cartográficos, dos quais o mais importante é, por seu caráter de síntese, a *Planta Geral da Cidade de Minas*, pelos perfis-tipos de ruas e avenidas, por projetos arquitetônicos e por orçamentos de obras e serviços.

Os projetos arquitetônicos e os orçamentos foram sendo enviados a Ouro Preto, logo ao ficarem prontos, para exame por funcionários da Secretaria da Agricultura, do Comércio e das Obras Públicas e para aprovação pelo secretário, em nome do governo mineiro. As aprovações nem sempre foram fáceis. Muitas vezes, foram requeridas alterações em projetos, o que certamente contribuiu para tornar mais penoso e demorado o trabalho do Escritório Técnico e para desgastar as relações entre o engenheiro-chefe e o secretário da Agricultura, a quem cabia supervisionar o trabalho da CCNC.

Amostras desse processo de exame e aprovação dos projetos são encontradas na carta enviada por Francisco Sá ao engenheiro-chefe da CCNC em 9 de dezembro de 1894 e protocolada na CCNC em 28 do mesmo mês, já anteriormente citada⁸⁷. Informando ao engenheiro já ter aprovado os planos do Palácio Presidencial, mas pedindo ajustes pontuais no projeto, escreveu o secretário:

sobre o [projeto] do palácio presidencial, o exame feito na Secretaria deu azo a observações, que não lhe devem ficar desconhecidas. Constan elas do parecer de que lhe mando cópia. Muitas, como verá, resultam da divergência do critério artístico, que modifica as apreciações pessoais, sem assinalar defeitos; com outras não estou igualmente de acordo, pois tenderiam a dar ao edifício proporções mais grandiosas do que as que ele já tem e que não pecam por deficiências. Sobre este ponto, aliás, V. Ex.^a, que já está familiarizado como os hábitos mineiros, reconhece, de certo, que nunca será demasiada a sobriedade. Às nossas tendências, modestas e econômicas, não toariam edifícios muito suntuosos: a cidade em que estes se erigissem, começaria por não ser uma cidade mineira. Insistindo sobre este ponto, quero deixar bem claro o meu pensamento em relação às opiniões, como a do parecer que lhe envio, que pediriam maior magnificência nos edifícios, quando, ao contrário, o governo e a opinião do estado o que desejam é que se

⁸⁷ Francisco Sá (Grão-Mogol, MG, 1862- Rio de Janeiro, RJ, 1936). Após formar-se como engenheiro de minas, em 1884 pela Escola de Minas, de Ouro Preto, foi para o Ceará, nomeado Secretário da Província pelo presidente Carlos Honório Benedito Ottoni. Lá casou-se com Olga Accioly, filha de Antônio Pinto Nogueira Accioly, líder do Partido Liberal. Permaneceu no Ceará até ser eleito deputado provincial em Minas Gerais, em 1888. Em agosto de 1889 foi eleito deputado geral, pelo Ceará. Após a República, foi nomeado pelo governo mineiro engenheiro fiscal da Estrada de Ferro Mogiana e, depois, inspetor de Terras e Colonização, já no governo Afonso Pena. Secretário da Agricultura no governo Bias Fortes, deixou o cargo em maio de 1897, eleito deputado federal pelo Ceará., Incorporado à oligarquia política cearense, chefiada por seu sogro, permaneceu na Câmara dos Deputados até ser eleito senador em 1906. De junho de 1909 a novembro de 1910, Francisco Sá foi ministro da Viação e Obras Públicas, no governo Nilo Peçanha. Francisco Sá era senador da República, pelo Ceará, quando, em 1912, uma revolta popular em Fortaleza desbaratou a oligarquia acciolina. Ainda assim, foi reeleito senador em 1914 (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174; ABRANCHES, 1918, v. I, p. 177-178; MONTEIRO, 1994, p. 603).

conciliem as exigências da representação a que eles têm de satisfazer com a necessidade imperiosa de economia com que devem ser construídos. Conheço o justo renome do arquiteto da comissão, e por isto mesmo sei quanto é difícil aos trabalhos artísticos, cujo ponto de vista é sempre exclusivo, restringir o amor às belezas da arte e a energia de suas faculdades criadoras ao círculo da parcimônia e da modéstia impostas pelas condições da execução. Aí bem sei que essa dificuldade está sendo e será vencida pelo critério do ilustre chefe da comissão e de seus dignos auxiliares, que conhecem o pensamento do governo. Entretanto, das observações feitas sobre o projeto do palácio presidencial algumas merecem ser examinadas, tais como a que se refere à colocação dos aposentos particulares do Presidente sobre a estrebaria e à estreiteza do vão das portas, o que aliás pode ser modificado na execução. Deixo ao seu critério fazer o que julgar acertado; e se entender conveniente, poderá mesmo ouvir sobre o parecer junto ao ilustre autor do projeto (MINAS GERAES, 1894d).

As palavras de Francisco Sá tornam evidente o papel da arquitetura no plano da cidade: conferir sentido aos espaços urbanos, através da demarcação simbólica do ambiente e da representação do poder do Estado nos edifícios e, por extensão, na nova cidade capital.

A seguir, o secretário abordava o que seria um dos pontos de atrito entre Aarão Reis e o governo mineiro: o Palácio da Administração. De acordo com o pensamento inicial da CCNC e do governo, o engenheiro-chefe havia proposto a construção de um único e grande edifício que abrigasse toda a administração pública estadual e previra a localização deste palácio em uma praça de forma triangular, sugestivamente denominada Praça do Progresso⁸⁸. Pelo que se lê na carta citada, esse projeto estava ainda sendo elaborado e, talvez por isso, Francisco Sá julgou oportuno repensar os pressupostos da construção de um único e grande edifício para abrigar uma estrutura burocrática ainda em processo de organização:

sobre o Palácio da Administração, ora em estudos, tenho pensado na conveniência de dividi-lo para as três secretarias, pelas seguintes razões: 1, porque mais depressa ficarão acabados três edifícios do que um só de grandeza tripla; 2, porque os serviços que ali vão ser instalados, estão apenas iniciados, não podendo prever-se o desenvolvimento, talvez desigual, que hão de ter futuramente, e que poderá exigir modificações e acréscimos mais fáceis em cada um dos três edifícios, do que em um só. A essas razões pode opor-se uma, de grande valia: a vantagem da concentração dos diversos serviços administrativos. Mas além de poder esta ser obtida pela colocação dos três edifícios na mesma praça, a todas as considerações sobreleva a necessidade de abreviar a conclusão das obras imprescindíveis a mais pronta instalação da nova capital. Devemos fazer todo o esforço para não exceder e, se possível, não atingir o prazo constitucional da mudança; vão nisto grandes interesses públicos. Se julgar que à realização desse *desideratum* convirá mais, como parece, a construção de três edifícios do que a de um só e se

⁸⁸ A localização do Palácio da Administração, em uma praça equidistante da Praça da Liberdade, onde se construiria o Palácio Presidencial, e da Praça da República, onde se levantariam o Congresso Mineiro e o Palácio da Justiça, denotaria a concepção, por parte de Aarão Reis, da administração estadual como serviço público independente do poder político.

ainda for tempo, rogo-lhe fazer dirigir nesse sentido a confecção do projeto. Aguardo, entretanto a sua autorizada opinião a respeito (MINAS GERAES, 1894d).

Os argumentos do secretário da Agricultura não persuadiram Aarão Reis a substituir o grande edifício administrativo por um conjunto de três edifícios menores. Pois, o engenheiro-chefe enviou ao governo mineiro, em fevereiro de 1895, o projeto do Palácio da Administração, talvez em uma última tentativa de defender o seu ponto de vista e desarticular a intervenção do secretário da Agricultura. Não teve sucesso, pois o projeto do edifício administrativo foi rejeitado e Francisco Sá determinou a pronta elaboração do conjunto de edifícios menores⁸⁹ (BARRETO, 1996, v. 2, p. 246).

Em maio de 1895, já com o plano da Cidade de Minas aprovado pelo governo mineiro e tendo iniciado efetivamente as obras da nova capital, começando pela construção do ramal férreo que ligaria o arraial de Belo Horizonte à Estrada de Ferro Central do Brasil e pela demarcação de avenidas, ruas e quarteirões da faixa a ser implantada para 30.000 habitantes, Aarão Reis retirou-se da CCNC⁹⁰.

Segundo Abílio Barreto, já após a posse, em setembro de 1894, do novo presidente do Estado, Bias Fortes, surgiram divergências entre o engenheiro-chefe da CCNC e o governo mineiro, que se agravaram no período da ultimização dos projetos da nova capital, nos primeiros meses de 1895. Assim,

percebe-se, através das últimas peças de correspondência trocadas entre o Dr. Aarão Reis e o secretário da Agricultura, a frieza autoritária deste, um certo ressentimento por parte do engenheiro-chefe e a tendência que se manifestava no seu espírito de se afastar daquela chefia. Esse fato, aliás, é confirmado pelo testemunho de pessoas da época, que nos afirmam a existência, então, dentre outros, de dois motivos determinantes daquele pensamento do notável engenheiro: a deliberação em que estava o governo

⁸⁹ Aarão Reis substituiu o projeto do Palácio da Administração por um conjunto de edifícios para as três secretarias de Estado existentes (Finanças, Interior e Agricultura, Comércio e Obras Públicas) e para a Imprensa Oficial, localizado ainda na Praça do Progresso. A decisão de se construir as secretarias na Praça da Liberdade foi tomada por Francisco Bicalho, em abril de 1896, para simplificar os trabalhos de obra (MINAS GERAES, 1895c; MINAS GERAES, 1895d; BARRETO, 1996, v. 2, p. 481).

⁹⁰ Aarão Reis, após deixar a CCNC, foi diretor-geral dos Correios, ainda em 1895. A seguir, a convite de Afonso Pena, foi diretor do Banco da República (1895-1897). Mais tarde, foi diretor-geral da Estrada de Ferro Central do Brasil (1906-1910), nomeado por Afonso Pena, então presidente da República. Depois, foi diretor do *Lloyd Brasileiro* (1910) e inspetor-geral das Obras contra as Secas (1913-1918). Em 1911 foi eleito deputado federal pelo Pará, substituindo um representante que renunciara ao mandato (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 276). No ano seguinte, não conseguiu se reeleger. Voltou à Câmara dos Deputados em 1927, foi reeleito em 1929, mas, com o fechamento do Congresso após a Revolução de 1930, perdeu o mandato. Foi também professor da Escola Politécnica, do Rio de Janeiro, entre 1905 e 1925, sendo, a partir de 1914, catedrático da cadeira de Economia Política. Faleceu no Rio de Janeiro em 11 de abril de 1936 (LEME, 1999b, p. 448-451).

de reduzir o pessoal da Comissão, com o que o Dr. Aarão Reis não se conformava, e a politicagem que ameaçava lançar os seus tentáculos sobre a mesma Comissão. Naqueles dias era mesmo muito comentada a seguinte frase atribuída ao engenheiro-chefe, em relação ao caso: 'A politicagem quer entrar na Comissão. É tempo de eu sair' (BARRETO, 1996, v. 2, p. 246).

De acordo com Berenice Martins Guimarães, a posse de Bias Fortes levou à gradativa redução da autonomia da CCNC, junto com o aumento da interferência política no empreendimento. A origem desses processos estaria na disputa pelo poder político entre grupos oligárquicos mineiros, já no contexto do "enfraquecimento da economia cafeeira", em decorrência da superprodução e da queda dos preços do café⁹¹. Desse modo,

[...] impôs-se a necessidade de arranjos, e as tentativas de se recompor a oligarquia levaram a concessões que se refletiam no projeto da nova capital. A política "metia o dedo" no reduto tecnocrático, obrigando o governo a reestudar o projeto e pressionando Aarão Reis a fazer modificações de interesse do arranjo oligárquico (GUIMARÃES, 1996, p. 136).

Devemos observar que, em 21 de abril de 1895, uma semana após a aprovação da *Planta Geral da Cidade de Minas*, Bias Fortes, em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro, afirmava que a situação financeira do Estado era "próspera" e que a arrecadação aumentava. Entretanto, advertia que as receitas estaduais dependiam do imposto de exportação de um único produto, o café, sujeito às oscilações de preços e do câmbio, sendo difícil obter imediatamente outras fontes de receita para o Estado. Assim, a situação financeira era, em essência, instável, pois estava vinculada a uma

fonte exclusiva de renda que, sujeita a oscilações subordinadas a causas variadas e complexas, pode por sua diminuição, de um momento para outro, trazer sérios embaraços ao governo, na satisfação de compromissos de soluções inadiáveis (MINAS GERAES, 1895a, p. 31).

Vemos que, justamente no período em que a elaboração do plano da Cidade de Minas implicava definir com precisão os gastos a serem realizados com a construção da nova capital, tornava-se clara, para o governo mineiro, a necessidade de limitar esses e outros gastos extraordinários - como subvenções a estradas de ferro e projetos de imigração e colonização - que eram efetivamente cobertos através do endividamento do Estado. Por isso, é possível pensar que o governo mineiro procurou estreitar o controle sobre o trabalho da CCNC a partir de setembro de 1894, buscando, inclusive através do mecanismo de aprovação

⁹¹ Essas dificuldades do governo mineiro inseriam-se no quadro de crise que afetou a economia brasileira na primeira década republicana, como foi discutido no Capítulo 1.

dos projetos, assegurar que os gastos de construção da nova cidade não ultrapassassem limites considerados convenientes e razoáveis pelo presidente do Estado e por seus secretários.

As mensagens apresentadas ao Congresso Mineiro por Bias Fortes nos mostram, em linhas gerais, que essa postura do governo mineiro também orientou os trabalhos de construção. Em junho de 1896, Bias Fortes declarou que o governo mineiro empenhava-se em construir a nova cidade, porém "reduzindo o mais possível a despesa" com o empreendimento (MINAS GERAES, 1896a, p. 34). Em junho de 1897, a crise econômica foi cautelosa e eufemisticamente reconhecida por Bias Fortes como "pequena depressão" das rendas públicas, em decorrência da "anormal situação econômica" brasileira (MINAS GERAES, 1897a, p. 24-25). Por fim, em junho de 1898, na sua última mensagem ao Congresso, Bias Fortes apontou a persistência da crise econômico-financeira e recomendou que não se fizessem novas despesas extraordinárias e que se limitassem os gastos do governo mineiro aos limites das receitas orçamentárias, renunciando a política financeira que seria adotada por seu sucessor, Francisco Silviano Brandão, a partir de setembro de 1898 (MINAS GERAES, 1898a, p. 41).

Aarão Reis foi substituído imediatamente por Francisco de Paula Bicalho, a quem coube reorganizar a CCNC e dar continuidade aos serviços de obra necessários para a instalação do governo na Cidade de Minas dentro do prazo estipulado pelo Congresso Mineiro⁹².

Francisco Bicalho reorganizou a CCNC em 10 divisões de serviço. A 1ª Divisão ficou, sob a direção do próprio engenheiro-chefe, encarregada da administração geral. A contabilidade e a tesouraria ficaram a cargo da 2ª Divisão, enquanto a 3ª Divisão ficou incumbida dos serviços municipais (BARRETO, 1996, v. 2, p. 344). De acordo com o

⁹² Francisco de Paula Bicalho (São João d'El-Rei, MG, 1847- Petrópolis, RJ, 1919). Engenheiro civil, diplomado em 1871 pela Escola Central, do Rio de Janeiro. Antes de ingressar na CCNC, Bicalho atuou no prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II e no abastecimento de água do Rio de Janeiro (DICIONÁRIO, 1997, p. 59-60). Após deixar a CCNC, foi diretor da Estrada de Ferro Leopoldina. Em 1901 foi nomeado inspetor-geral das Obras Públicas do Distrito Federal (BARRETO, 1996, v. 2, p. 775). Entre janeiro e abril de 1903, como chefe da Comissão de Projeto das Obras do Porto do Rio de Janeiro, projetou as novas docas da cidade. A seguir, como diretor-técnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto, supervisionou os serviços de construção do porto, a cargo da firma inglesa *C. H. Walker & Company, Ltd.* (BRASIL, 1904, p. 524-568). Juntamente com a abertura da Avenida Central (a atual Avenida Rio Branco), essas obras foram dos principais trabalhos de reforma urbana e modernização da Capital federal, denominados pela historiografia como Plano de Melhoramentos Pereira Passos (LEME, 1999b, p. 358-361). Essenciais para a inserção do grande *hinterland* do Rio de Janeiro na economia mundial, as obras do Porto do Rio foram, juntamente com a construção das docas de Santos, as mais importantes obras de infra-estrutura portuária no Brasil antes da 2ª Guerra Mundial, com uma superfície total aterrada de 175.000m², 3.500m de cais acostável, 17 armazéns e outras construções (BENCHIMOL, 2002, p. 133-137; GUIA, 2000, p. 61). Concluídas as obras em 1911, Francisco Bicalho se aposentou, falecendo em 18 de novembro de 1919 (BARRETO, 1996, v. 2, p. 775).

Decreto n. 827, de 7 de junho de 1895, que modificava o Decreto n. 680, de 14 de fevereiro de 1894, que criou a CCNC,

a 3ª Divisão que será dirigida pelo respectivo chefe, formado em direito, terá a seu cargo todos os serviços de ordem municipal, como: o tombamento; a distribuição e venda de lotes pela forma determinada pelo governo; as posturas e a polícia municipal; a direção e fiscalização dos serviços e estabelecimentos municipais; a higiene e salubridade públicas; a conservação dos próprios municipais e estaduais (MINAS GERAES, 1895f, p. 159-162).

Portanto, dentro da CCNC, a 3ª Divisão ficou organizada como verdadeiro núcleo da futura prefeitura da Cidade de Minas. Para dirigi-la, foi nomeado Adalberto Dias Ferraz da Luz, integrante do grupo que controlava a política no Sul de Minas nos primeiros anos da República⁹³. Estava familiarizado tanto com os problemas da gestão municipal quanto com os trabalhos da CCNC, pois havia sido o consultor jurídico de Aarão Reis, colaborando na desapropriação das propriedades e posses existentes no arraial. Com a reorganização da CCNC, Adalberto Ferraz passou a ter, em seu novo cargo, maior participação na tomada de decisões relativas à ocupação da nova cidade, possivelmente atuando também como mais um elemento de controle do empreendimento por parte do governo mineiro. Não causa espécie que em 29 de dezembro de 1897, após a cidade ter sido inaugurada e dias antes de ser extinta a CCNC, Adalberto Ferraz tenha sido nomeado pelo presidente do Estado, prefeito da Cidade de Minas, permanecendo no cargo até setembro de 1898 (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 65-66; BARRETO, 1950, p. 169).

Os serviços técnicos de projeto e construção foram distribuídos pelas outras sete divisões, cada uma dirigida por um engenheiro-chefe de serviço, diretamente subordinado ao engenheiro-chefe da CCNC. Buscando a racionalização administrativa, eliminou-se um grau

⁹³ Adalberto Dias Ferraz da Luz (Pouso Alegre, 1863 - Belo Horizonte, 1912). Era bacharel em direito, formado em 1888 pela Faculdade de Direito do Recife. Foi juiz municipal em Pouso Alegre. Ligado ao grupo político de Francisco Silviano Brandão, foi deputado ao Congresso Constituinte mineiro, chefe de polícia e, depois, deputado ao Congresso Mineiro, renunciando ao seu mandato em 1894 para integrar-se à CCNC, a princípio como consultor jurídico e, depois, como chefe dos serviços municipais. Nomeado pelo presidente do Estado, Bias Fortes, em 29 de dezembro de 1897, foi o primeiro prefeito da Cidade de Minas. Em setembro de 1898, deixou a prefeitura, abrindo banca de advogado na nova capital. De 1900 a 1907, foi deputado federal, renunciando ao mandato para assumir o cargo de tabelião no Distrito Federal (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 65-66, 229). Em 1891, como deputado ao Congresso Mineiro, integrou, juntamente com Francisco Silviano Brandão, Xavier da Veiga e David Campista, a comissão parlamentar encarregada de dar parecer ao projeto de lei de organização municipal do estado, que foi aprovado como Lei mineira n. 2, em 14 de setembro de 1891 (LOPES, 1903, p. 5-7). Entretanto, não atuou diretamente no ordenamento administrativo da Cidade de Minas, empreendido efetivamente entre outubro de 1898 e setembro de 1902 (LOPES, 1903, p. 152).

na estrutura hierárquica da CCNC, o dos chefes de seção, bem como foram suprimidos os cargos de engenheiro-arquiteto e de primeiro-engenheiro⁹⁴.

Foram organizadas as seguintes divisões técnicas: a 4^a Divisão - o Escritório Técnico - dirigida pelo engenheiro Bernardo de Figueiredo, foi encarregada dos projetos e orçamentos. A 5^a Divisão, chefiada pelo engenheiro Samuel Gomes Pereira, ficou incumbida das linhas férreas e das redes elétricas. À 6^a Divisão couberam os serviços relativos aos arruamentos, calçamentos, parques e jardins, sob a direção do engenheiro Américo de Macedo. A construção dos edifícios públicos estaduais coube à 7^a Divisão, sob a chefia do engenheiro Luiz Martinho de Moraes, enquanto a construção das casas para funcionários e dos edifícios públicos municipais ficou a cargo da 10^a Divisão, dirigida pelo engenheiro José de Carvalho Almeida. Os serviços de abastecimento de água ficaram por conta da 8^a Divisão, dirigida pelo engenheiro Manuel da Silva Couto. Por fim, os serviços de esgotos, canalizações e drenagem foram confiados à 9^a Divisão, sob a direção do engenheiro Ludgero Wandick Dolabella.

Incluindo o engenheiro-chefe e os chefes de serviço, o quadro técnico da CCNC ficou reduzido a 27 engenheiros, um arquiteto-jardineiro, cinco desenhistas e 12 condutores. O número total de funcionários da CCNC foi fixado em 102 empregados, sendo inicialmente nomeados apenas 91⁹⁵ (BARRETO, 1996, v. 2, p. 344-345; MINAS GERAES, 1895f, p. 158-159).

Assim, a redução do quadro técnico foi significativa. Foram cortados cerca de 40% dos cargos de engenheiro, 55% dos de desenhista e mais de 60% das vagas de condutor. A redução no número desses últimos nos indicaria que, sob a chefia de Francisco Bicalho, a CCNC estaria menos envolvida na execução de obras por administração do que voltada para trabalhos de supervisão e fiscalização de serviços feitos por empreitada. Portanto o cumprimento do segundo dos encargos básicos da CCNC, a construção das áreas necessárias à instalação do governo mineiro, passaria a depender do trabalho de empreiteiros contratados.

⁹⁴ Hermillo Alves, o primeiro-engenheiro da CCNC, também pediu sua exoneração, após a saída de Aarão Reis. Permaneceu no arraial, abrindo a firma *Hermillo Alves & Cia.*, que se responsabilizou por várias construções particulares, por serviços nas casas destinadas aos funcionários e também pela fabricação de telhas e tijolos em uma olaria situada no local conhecido como Caracará, hoje parte dos bairros do Horto e de Santa Teresa (DICIONÁRIO, 1997, p. 41-42). A importância desse estabelecimento pode ser medida pelo fato de a CCNC ter construído um ramal férreo com 977m de extensão, a *linha de serviço Hermillo Alves*, para ligar essa olaria ao ramal férreo principal e, daí, aos canteiros de obras da nova capital (BARRETO, 1996, v. 2, p. 458).

⁹⁵ Abílio Barreto nos alerta que diversos empregados extranumerários prestaram serviço à CCNC até a inauguração da nova capital, sem terem sido efetivamente nomeados e, portanto, sem figurar nos relatórios oficiais. Um deles foi o próprio historiador, que trabalhou na 9^a Divisão, após se fixar no arraial em fins de 1895 (BARRETO, 1996, v. 1, p. 73; BARRETO, 1996, v. 2, p. 345).

Ora, provavelmente, seria nos contratos de empreitada que as ingerências políticas temidas por Aarão Reis mais se fariam presentes. É possível que o engenheiro tenha se retirado da CCNC ao se dar conta que seria forçado a entregar a maior parte dos serviços de obra a empreiteiros. Provavelmente, Aarão Reis considerou que teria pouca autonomia para recrutar e contratar esses empreiteiros e que, pior, talvez viesse a faltar-lhe o respaldo do governo mineiro para controlar o trabalho dos contratados, evitando que atrasos ou omissões destes ameaçassem o andamento das obras e zelando para que esses empreiteiros não fizessem exigências descabidas ou obtivessem vantagens indevidas nos seus contratos com a CCNC⁹⁶.

Por outro lado, um exame do quadro de engenheiros organizado em maio de 1895 por Francisco Bicalho, nos mostra que dos 27 engenheiros e um arquiteto-jardineiro, apenas dois não figuravam entre os 48 engenheiros nomeados entre março e junho de 1894: Manuel Alves Cordeiro de Araújo Feio e o próprio Francisco Bicalho (QUADRO 2 e QUADRO 3, apêndice). Certamente, Francisco Bicalho preferiu contar com profissionais já familiarizados com o plano aprovado pelo governo mineiro e com o local onde as obras deveriam ser feitas, evitando trazer profissionais de fora. Estes possivelmente levariam tempo para se inteirar das decisões técnicas já tomadas e talvez não resistissem a impulsos de reformar ou refazer trabalhos que, bem ou mal, já estavam encaminhados, resolvidos e aprovados.

Em suma, o espírito subjacente à reorganização promovida por Francisco Bicalho, em consonância com a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, poderia ser caracterizado pelos seguintes pontos: transformação da CCNC em organismo de supervisão dos trabalhos de construção, com a conseqüente transferência de numerosos serviços de obras para a responsabilidade de empreiteiros; simplificação da estrutura da CCNC e redução do quadro técnico, com a conseqüente redução dos custos diretos de remuneração do pessoal; aproveitamento do conhecimento técnico já acumulado pelos engenheiros que compunham a CCNC desde março de 1894, como forma de assegurar a rápida conclusão das obras necessárias à instalação da nova capital; e, por fim, aumento do controle do governo mineiro sobre a ocupação dos espaços da nova cidade, através da organização de uma divisão, a 3^a,

⁹⁶ Um exemplo do rigor de Aarão Reis nas relações com empreiteiros: durante a construção do ramal férreo de ligação entre o arraial e a Estrada de Ferro Central do Brasil, os trabalhos a cargo de três empreiteiros (Joseph Lynch, Antônio Gonçalves de Almeida e Domingos Alves de Oliveira) atrasaram por conta das chuvas, de dificuldades no transporte de materiais e equipamentos pela Central e da falta de mão-de-obra. Nos termos dos contratos, os empreiteiros foram multados, mesmo estando claro que não eram eles os responsáveis pelo descumprimento dos prazos. A seguir, as multas, no valor total de 60:000\$000 (sessenta contos de réis), foram, por recomendação do próprio engenheiro-chefe, relevadas pelo governo mineiro (REIS, 1895a, p. 31-54). Francisco Bicalho também teve dificuldades com empreiteiros, especialmente os contratados para construir as casas para os funcionários públicos que viriam de Ouro Preto (MINAS GERAES, 1896a, p. 33-34).

especificamente para cuidar dos chamados serviços municipais, sob a direção de um político bem inserido no quadro do poder político mineiro.

Ao abordar o quadro técnico da CCNC nas duas fases de seus trabalhos, verificamos que tratava-se de um grupo numeroso, em função das demandas complexas decorrentes do porte do empreendimento, combinando engenheiros e condutores com diferentes formações. Estes, formados nos canteiros de obra, traziam o domínio prático das técnicas, aprendidas muitas vezes com os engenheiros estrangeiros que participavam dos empreendimentos de modernização em curso no país. Os engenheiros, por sua vez, diplomados não apenas na Escola Politécnica, mas também na Escola de Minas e em escolas estrangeiras, tornavam evidente o valor da preparação técnica em bases científicas, segundo padrões estabelecidos nos principais centros de formação no campo da engenharia, na Europa e nos Estados Unidos. Assim, o trabalho da CCNC traz em si a noção de que, para assegurar o progresso material e a transformação da sociedade, a construção da nova cidade, como empreendimento de modernização regional, deveria se dar segundo os pressupostos técnicos apurados do campo da engenharia, estabelecidos em bases científicas.

Vista a composição da CCNC e sua relação com o governo mineiro, podemos analisar a ocupação da faixa implantada pela CCNC, iniciando pela discussão das marcas deixadas pela especulação imobiliária já no início da formação dos espaços da cidade.

NOVOS DONOS DA TERRA

Como se deu a ocupação dos espaços da Cidade de Minas? Quem ocupou esses espaços projetados pela CCNC?

Em termos práticos, os trabalhos de levantamento de dados técnicos, necessários para a elaboração do plano da cidade, já representavam, desde março de 1894, a ocupação transitória do espaço por um crescente grupo de recém-chegados, incumbidos de levar a cabo a planificação e a construção, que, bem ou mal, se instalaram em casas alugadas, hotéis e alojamentos improvisados e que encaravam o espaço do arraial como canteiro de obra onde surgiria a nova capital.

Do caráter transitório dessa ocupação dão medida as palavras de Francisco Bicalho (citado por BARRETO, 1996), ao defender, em abril de 1896, a venda direta, fora de hasta pública, de lotes "às pessoas que por suas condições sociais e fortuna [...] deveriam ser

francamente aproveitados para o núcleo da população definitiva" (BARRETO, 1996, v. 2, p. 411; MINAS GERAES, 1896c).

Ora, se haveria, em formação, uma população definitiva é de se supor que, aos olhos do engenheiro-chefe, haveria também na capital em construção uma população não definitiva, transitória: aqueles envolvidos nas obras, ou por ela atraídos, mas que não se interessariam em se estabelecer definitivamente na nova cidade. E que também não seriam bem recebidos pela Cidade de Minas como moradores permanentes. Eram eles operários pobres, pequenos comerciantes e fornecedores que enxameavam em volta dos canteiros, aventureiros, trabalhadores errantes e caçadores de fortuna.

Essa população transitória, típica dos grandes empreendimentos de construção comuns na engenharia a partir da segunda metade do século XIX, como estradas de ferro, portos e canais, já havia, por sua vez, tomado o lugar de outra população, também não desejada na nova capital: os curralenses, os moradores do arraial de Belo Horizonte, o velho Curral d'El-Rei.

Sabemos que a inclusão desses moradores do arraial na população da Cidade de Minas foi assunto embaraçoso desde a análise de Belo Horizonte como possível localização da nova capital do estado, pois no relatório *da Comissão de Estudo das Localidades*, em 1893, já estava claro que os espaços da nova cidade seriam construídos sem se levar em conta o arraial já edificado. Assim, para que fosse possível planejar e construir a Cidade de Minas, seria preciso demolir o arraial, o que implicava retirar, ao menos durante o tempo das obras, a população até então fixada no local.

Também seria praticamente impossível derrubar o velho arraial e sobre seu sítio erguer a nova cidade sem que o governo mineiro dispusesse do controle dos terrenos locais. Um dos pontos mais enfatizados no relatório *da Comissão de Estudo das Localidades* foi a relativamente pequena extensão das terras devolutas no arraial que, sem embaraços, poderiam ser utilizadas pelo governo para construir a nova cidade⁹⁷. As terras consideradas como as mais adequadas já estavam em mãos de particulares e, necessariamente, precisariam ser desapropriadas para que o Estado adquirisse o controle sobre elas.

Portanto, desapropriar os proprietários particulares e transformar o Estado no único detentor das terras de Belo Horizonte foi passo fundamental para que a CCNC pudesse

⁹⁷ Terras devolutas são terras que não pertencem a proprietários particulares e que não estão incorporadas formalmente ao patrimônio do Estado ou que não têm uso público. Estiveram sob a jurisdição do Império e, depois, da União, aos quais competia definir como seriam utilizadas e como poderiam ser transferidas a particulares. Com a Constituição federal de 1891, passaram à alçada dos estados federados (LIMA, R. C., 2002, p. 70-71, 109-110).

executar seus encargos básicos. Sem esse passo, dificilmente teria sido possível transferir-se a capital, de Ouro Preto para a Cidade de Minas, dentro do prazo fatal de quatro anos⁹⁸. A desapropriação atingiu todas as propriedades particulares existentes nos locais em que, de acordo com os planos e estimativas da CCNC, seriam futuramente ocupados pela nova capital ou cujo controle fosse necessário ao desenvolvimento futuro da cidade.

Juntamente com as desapropriações, o governo determinou o desligamento do distrito de Belo Horizonte do município de Sabará. A consequente atribuição da administração pública distrital a Aarão Reis, como preposto do presidente do Estado, o controle pela CCNC das terras devolutas existentes dentro do perímetro demarcado da nova capital e a desapropriação das propriedades particulares criaram uma situação especial, investindo a CCNC da responsabilidade de gerir o espaço urbano, antes mesmo que a nova cidade tivesse existência efetiva.

As desapropriações abrangeram propriedades em duas diferentes áreas do distrito de Belo Horizonte. A primeira era o território demarcado pela CCNC para a construção da nova cidade. Essa área, com aproximadamente 51km², é aquela que mais tarde seria representada na *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas* e que, dividida em três zonas distintas (urbana, suburbana e de sítios), viria a ser figurada na *Planta Geral da Cidade de Minas* (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895c).

A segunda área desapropriada era constituída pelas terras da fazenda do Barreiro, distante quinze quilômetros do perímetro demarcado pela CCNC para a nova cidade. A aquisição forçada de uma fazenda produtiva, de valor elevado, foi justificada pelo engenheiro-chefe da CCNC como necessária para assegurar a preservação de mananciais de água nas bacias dos córregos da Vargem Grande e do Capão, prevendo a futura captação das águas destes cursos para o reforço do abastecimento da nova capital (REIS, 1895a).

As desapropriações ocupam dois capítulos do segundo volume de *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*, de Abílio Barreto. Nesses capítulos, Barreto buscou apresentar a ação de Aarão Reis - auxiliado pelo consultor jurídico da CCNC, Adalberto Ferraz, e coadjuvado pelo então promotor da comarca de Sabará, Flávio Fernandes dos

⁹⁸ Outro passo importantíssimo para que a CCNC pudesse cumprir seus encargos foi a construção de um ramal ferroviário de 15km de extensão, estabelecendo a ligação do arraial às linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil e, por essas linhas, ao porto do Rio de Janeiro (BARRETO, 1996, v. 2, p. 57-69, p. 356-366). A existência dessa ligação ferroviária, cujas operações começaram em julho de 1895, permitiu a importação de materiais e equipamentos de construção, foi importante na atração de mão-de-obra especializada e contribuiu também para o abastecimento de gêneros alimentícios e bens de consumo. Esse ramal de estrada de ferro foi complementado pelas linhas férreas urbanas, em operação a partir de abril de 1896, que através de sucessivas extensões alcançaram o total de 26.973m, ligando os canteiros de obras ao ramal ferroviário e às pedreiras e olarias situadas nas cercanias da cidade em construção (BARRETO, 1996, v. 2, p. 451-459).

Santos⁹⁹ - como necessária para o cumprimento da tarefa atribuída pelo governo mineiro à CCNC e como tendo sido levada a cabo de modo duro, porém justo. Barreto invocou a opinião de Alfredo Camarate¹⁰⁰, para quem os próprios habitantes do arraial, ao subestimarem historicamente o valor de suas propriedades com o fim de fraudar o fisco, teriam se prejudicado, pois o critério legal para fixação do valor das indenizações se prendia aos valores declarados na arrecadação dos impostos prediais (BARRETO, 1996, v. 2, p. 72-74).

O padre Francisco Martins Dias¹⁰¹, vigário do arraial, reconheceu a correção de Aarão Reis, mas não deixou de registrar a ânsia do engenheiro-chefe em ver livre e desimpedido o terreno para os trabalhos da CCNC:

mais de uma vez ouvimo-lo dizer, é verdade, que não queria nenhum dos antigos habitantes de Belo Horizonte dentro da área urbana ou suburbana traçada para a nova cidade, e que tratasse o povo de ir-se retirando; mas se, com efeito eram esses os planos e o desejo do Dr. Aarão, não se realizaram, porque foram modificados e abrandados; e como se viu e se vê ainda, grande parte dos habitantes permaneceu no arraial. Apenas seis ou sete famílias se retiraram para fora do distrito e o fizeram espontaneamente; todas as demais se estabeleceram, umas nas imediações da área suburbana da nova cidade, e outras conservaram-se mesmo na povoação, como acima já dissemos¹⁰² (DIAS, 1897, p. 84).

⁹⁹ Flávio Fernandes dos Santos foi prefeito de Belo Horizonte entre setembro de 1922 e setembro de 1926, nomeado por Raul Soares, presidente do Estado (BARRETO, 1950, p. 169-170).

¹⁰⁰ Alfredo Camarate (Lisboa, 1840 - São Paulo, 1904), além de cronista e músico, era arquiteto e construtor, tendo sido funcionário da CCNC, em 1897, encarregado de examinar os projetos de construções particulares (DICIONÁRIO, 1997, p. 67-68). De acordo com Abílio Barreto, Camarate desempenhava essa tarefa com uma mistura de ironia, face às extravagâncias propostas pelos arquitetos e construtores, e tolerância, evitando exigir que os projetos apresentados fossem modificados e buscando, desse modo, não prejudicar o andamento das obras e a efetiva ocupação da nova cidade (BARRETO, 1996, v. 2, p. 638-639).

¹⁰¹ O padre Francisco Martins Dias foi, a partir de setembro de 1893, pároco do arraial de Belo Horizonte. Também editou o primeiro jornal local, *Bello Horizonte*, que circulou entre 7 de setembro de 1895 e 31 de março de 1899. Em julho de 1897, publicou o livro *Traços históricos e descritivos de Belo Horizonte*. Foi vigário da freguesia da Boa Viagem até março de 1901 (BARRETO, 1996, v. 2, p. 389-391; DIAS, 1897, p. 70; LINHARES, 1995, p. 53-55; PENNA, O., 1997, p. 39).

¹⁰² Abílio Barreto transcreveu essa passagem no segundo volume do seu *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*, publicado em 1936. Porém, a transcrição não foi exata: em lugar da expressão *foram modificados e abrandados*, usada pelo padre Francisco Martins Dias no livro *Traços históricos e descritivos de Belo Horizonte* para mostrar o modo como Aarão Reis conduziu o processo de desapropriação e o conseqüente desalojamento da população do arraial, Barreto escreveu *foram modificados e abandonados*. A troca de palavras é significativa, pois planos e desejos abandonados não são necessariamente planos e desejos abrandados. O texto do padre indica que Aarão Reis teria moderado sua conduta, talvez de modo a obter com maior facilidade a concretização do seu objetivo declarado, que era assegurar para o Estado a posse de toda a área demarcada para a construção da nova capital. Já o texto de Barreto sugere que Aarão Reis teria deixado de lado seus planos iniciais e composto uma solução que atendessem aos interesses e expectativas da população local. O Aarão Reis que o texto do padre revela seria, então, mais duro e inflexível que o Aarão Reis retratado pelo historiador (BARRETO, 1936, p. 53; BARRETO, 1996, v. 2, p. 71; DIAS, 1897, p. 84).

Cumpra-se notar que os curralenses que permaneceram dentro do perímetro demarcado tornaram-se inquilinos do Estado, alugando os imóveis que, desapropriados, ainda permaneceram por muito tempo de pé, abrigando também comerciantes recém-chegados e empregados da própria CCNC¹⁰³. Mais uma vez é interessante retomar o testemunho do padre que descreveu, em 1897, o velho arraial ainda de pé em meio à nova cidade em construção:

do antigo arraial ainda existem muitos vestígios: - casas velhas, cafuas, choupanas, ruas estreitas e tortas, largos e praças irregulares – eis o que se nota ainda do velho Curral d’El-Rei. [...] Belo Horizonte é hoje um contraste de velharias e novidades: ao pé de uma cafua de barro, coberta de capim ou zinco, eleva-se um edifício elegante e sólido; ao lado de um edifício velho do Curral d’El-Rei, surge um primoroso palacete da nova capital; junto de uma estreita e pobre rua, formada de casas e choupanas de todos os tons e categorias, que atestam a modéstia ou a pobreza dos antigos habitantes do Curral, estira-se, desafrontada, larga e extensa rua da nova cidade. Mas essas cafuas, essas velhas casas e essas ruas irregulares do Curral vão desaparecendo, pouco a pouco, ao passo que, como por encanto, surgem outras novas (DIAS, 1897, p. 105-106).

Alicia Penna salienta que as desapropriações anunciavam não apenas “a cidade modelar, onde não cabia o tortuoso, nem o estreito, nem o baixo, nem o deselegante” característicos do velho arraial, mas também a imposição de uma nova ordem urbana, em condições desfavoráveis aos moradores do antigo Curral d’El-Rei, transformando a terra em mercadoria, cujo valor deixava de ser ditado pelo uso efetivo (PENNA, A., 1997b, p. 101-109).

Sobre a transformação da terra em mercadoria, Raquel Rolnik observa que o reconhecimento da propriedade da terra como um direito absoluto, independente de seu uso efetivo, e a atribuição de valor monetário aos terrenos foram conseqüências da aprovação, em 1850, da chamada *Lei de Terras*. A adoção da *Lei de Terras* foi resultado de processo que, ao longo do século XIX, gradualmente colocou a propriedade da terra como o principal elemento de composição da riqueza, tomando o lugar do escravo na formação do capital dos grandes lavradores. Consolidando o estatuto jurídico da propriedade da terra, a *Lei de Terras* tornou

¹⁰³ Algumas fontes nos indicam que edifícios do velho arraial ainda permaneciam de pé muito tempo após a inauguração da nova capital. Assim, em 22 de janeiro de 1906, uma carta, não assinada, foi publicada na seção alheia do jornal *Actualidade*, defendendo o ex-prefeito Francisco Bressane de Azevedo da acusação de ter favorecido o coronel Pedro Varela, da Brigada Policial, na aquisição de sete lotes (6, 8, 10, 12, 14, 16 e 18) do quarteirão 24 da XIII seção urbana, juntamente com o massame de uma casa velha situada nos mesmos lotes, na Rua Maranhão, em Santa Efigênia (ACTUALIDADE, 1906, p. 2). Essa casa, que o coronel vinha alugando da prefeitura havia quatro anos, foi, segundo Octavio Penna, um dos últimos edifícios do velho arraial a serem demolidos (PENNA, O., 1997, p. 90).

possível hipotecar-se fazendas, usando-as como garantia de empréstimos bancários e, assim, dando sustentação financeira às lavouras¹⁰⁴ (ROLNIK, 1999, p. 24).

O processo de transformação de terra rural em mercadoria ao longo do século XIX teve a sua contrapartida no meio urbano, levando ao fracionamento dos terrenos de uso comum e tornando necessário também demarcar com rigor as divisas dos lotes urbanos e registra-los em cartórios, de modo a assegurar-se os direitos de propriedade privada. Como nos lembra Raquel Rolnik,

os limites precisos do terreno passam a ser importantes quando se trata de a ele atribuir um preço e de registrá-lo enquanto propriedade definitivamente privada e, portanto, definitivamente subtraída da esfera comunal (ROLNIK, 1999, p. 25).

A mudança na forma de acesso à terra no Brasil implicou, então, a distinção entre a propriedade registrada e legítima e o uso efetivo da terra, tanto no campo quanto na cidade. Portanto, na segunda metade do século XIX, a terra passou a ter um valor intrínseco, independente do seu uso efetivo. Acumular ou reter posse da terra passou a ser uma forma de arrecadar e guardar riquezas. Para além disso, a atribuição de valor à terra, independente do uso efetivo, abriu as portas para a especulação nas cidades brasileiras. Assim, a própria Lei n. 3, adicional à Constituição mineira, que determinou, em 17 de dezembro de 1893, a construção da nova capital, autorizou o governo mineiro, no seu artigo 2º, § 1º, a

mandar organizar o plano definitivo da nova cidade sob as seguintes bases: a) divisão do terreno em lotes destinados a edificações urbanas, a quintas ou chácaras, *com determinação dos preços de cada categoria, atendendo à sua colocação, proximidade do centro da cidade e outras condições que possam influir no respectivo valor*; b) determinação dos terrenos que devem ser reservados para edifícios públicos do Estado, ou da União e municipalidade, praças, jardins, passeios públicos, mercados, estações de estradas de ferro e *tramways*, casas de caridade, hospitais, templos e cemitérios (MINAS GERAES, 1895i, p. 26, grifo nosso).

Portanto, a concepção do espaço urbano da futura Cidade de Minas já foi marcada desde seus primórdios pela atribuição de valor monetário à propriedade imobiliária. A terra na nova capital não seria valorizada pelo seu uso efetivo mas por fatores não necessariamente vinculados a sua ocupação e utilização. O principal desses fatores seria a localização dos

¹⁰⁴ Em pouco, imóveis urbanos também passaram a ser aceitos como garantia de empréstimos bancários destinados a financiar a produção agrícola. Raquel Rolnik nos diz que por volta de 1900 alguns bancos já aceitavam hipoteca de imóveis paulistanos como garantia de empréstimos a cafeicultores (ROLNIK, 1999, p. 25).

terrenos e edifícios, ou seja, a sua situação dentro da nova cidade e em relação a outros espaços urbanos, existentes ou projetados. Os outros fatores que o texto da lei não explicitava poderiam ser, pensamos, as condições topográficas e geológicas dos terrenos, as vistas que se pudessem descortinar a partir dos lotes, a presença de cursos d'água e de árvores ou capoeiras nos terrenos ou nas suas vizinhanças e até mesmo a qualidade da terra para o cultivo de hortas e pomares. Tudo isso poderia vir a constituir o valor intrínseco dos terrenos urbanos e suburbanos na nova capital¹⁰⁵.

Sob essa orientação, o Decreto n. 803, de 11 de janeiro de 1895, pelo qual o governo mineiro definiu bases para apresentação do plano da nova cidade, então em desenvolvimento pela CCNC, e regras para vendas e concessões de lotes urbanos e suburbanos, estabeleceu, no seu artigo 9º, que os preços mínimos desses terrenos deveriam ser fixados em função da "área dos lotes, sua situação relativa à maior ou menor proximidade dos edifícios públicos, das ruas principais e do centro comercial" (MINAS GERAES, 1895f, p. 83-92).

Devemos também lembrar que, na verdade, já havia no arraial de Belo Horizonte uma controvérsia sobre a legitimidade das propriedades particulares. O padre Francisco Martins Dias observava em 1897 que a antiga freguesia do Curral d'El-Rei não mais possuía, às vésperas da República, patrimônio paroquial, ou seja, a paróquia não possuía terras no arraial. Segundo o padre,

nenhuma freguesia se fundava no Brasil sem um patrimônio, que era ordinariamente constituído em terras; [...] Admitimos e acreditamos que tenha aqui havido patrimônio paroquial, e não pequeno; porque há disso, [...], alguns vestígios e indícios na cúria episcopal desta diocese; mas onde se acha ele, ou como reavê-lo, é o que até hoje não se logrou descobrir ou conseguir. [...] Não encontramos aqui nem livros, nem outros quaisquer documentos, que menção fizessem do patrimônio da paróquia; queremos acreditar que se perderam proposital ou fortuitamente.[...] Esse patrimônio consistiria na grande área em que descansa o arraial e seus pequenos arrabaldes, a qual, retalhada por propriedades de particulares, [...], hoje pertence ao Estado, que tudo desapropriou para a execução dos serviços da nova capital. [...] Todos os proprietários, por ocasião das desapropriações de

¹⁰⁵ Em La Plata, a nova capital da província de Buenos Aires, o valor de lotes urbanos, chácaras e sítios (*solares*, *quintas* e *chacras*, respectivamente) foi estabelecido por lei, em agosto de 1882. De acordo com Alberto de Paula, o preço das *quintas* e *chacras* foi definido em função da qualidade da terra agrícola, havendo uma variação de 250% entre os valores mínimo e máximo a ser pago pelas *quintas*, enquanto no preço das terras destinadas às chácaras a variação era de 175%. O valor dos *solares* foi escalonado em quatro categorias, de acordo a altitude do terreno e com a sua proximidade em relação aos principais edifícios públicos, havendo uma variação de 400% entre os preços mais baixos e os mais altos. Em média, o valor dos lotes urbanos era duas vezes maior que o das *quintas* e sete vezes mais alto que o das *chacras* (PAULA, 1987, p. 218-219). Devemos notar a importância atribuída à altitude do terreno urbano num sítio levemente ondulado, em que os desníveis não excediam a 20m, como o da meseta em que foi construída La Plata.

que acabamos de falar, apresentaram seus títulos, que foram reconhecidos legítimos. Quais seriam os fraudulentos? Em que transmissão estaria o vício? Eis o que não se alcança (DIAS, 1897, p. 42-44).

Assim, de acordo com o vigário da freguesia, algumas das propriedades existentes no arraial por certo teriam origem em posses fraudulentas, legitimadas no passado em detrimento da Igreja. Provavelmente o prazo estipulado no direito canônico para a prescrição dos direitos eclesiásticos sobre tais terras já teria transcorrido, mas, como insistia o padre, a inexistência de um patrimônio paroquial composto de terras era indício de apropriações fraudulentas, ocorridas no passado. Responsáveis por essas apropriações, calculava o padre, seriam

os astutos mandões e régulos dos tempos idos, que, abusando da simplicidade do povo, e da timidez ou do desleixo do pároco, com artimanhas e trapaças, lançavam mãos sacrílegas no que à Igreja pertencia, e daí iam-se sucedendo as transmissões até os presentes proprietários, que possuíam verdadeiros títulos justo-presumidos, que em direito, em virtude do lapso de tempo, são valiosos (DIAS, 1897, p. 44).

Curiosamente, o padre Francisco Martins Dias desenvolvia essas considerações sobre as origens incertas da propriedade privada no arraial para afinal reivindicar ao governo a concessão de terrenos na nova capital:

em vista do que fica exposto, pensamos que o governo de Minas, honrado e sensato como se tem sempre mostrado, procederá com toda justiça e retidão, se concedesse à matriz desta paróquia, alguns lotes urbanos e suburbanos, para neles se fazerem, futuramente, institutos agrícolas e outros estabelecimentos de educação, sob a direção da competente autoridade eclesiástica. Fica, portanto, aqui estampado este primeiro apelo neste sentido (DIAS, 1897, p. 45).

Interessadas ou não, as considerações do vigário não deixavam de revelar que, nos pequenos arraiais mineiros, as terras públicas, fossem pertencentes ao Estado ou fossem eclesiásticas, estiveram, ao longo do século XIX, expostas à voracidade dos "mandões e régulos" locais¹⁰⁶.

Se para o padre Francisco Martins Dias a desapropriação em massa dos terrenos particulares existentes no arraial era a oportunidade de a Igreja obter compensação por perdas

¹⁰⁶ Abílio Barreto também afirma que poderia ter havido apropriação indébita do hipotético patrimônio da Matriz da Boa Viagem por proprietários de terras no arraial de Belo Horizonte (BARRETO, 1996, v. 1, p. 256-257).

do passado, para alguns outros representou, por certo, o fim de sonhos de enriquecimento rápido através da especulação imobiliária.

Avelino Fóscolo, em seu romance *A Capital*, evoca esses sonhos desfeitos. Nos lembra Regina Horta Duarte que nesse romance publicado em 1903, o primeiro a ter a nova capital como tema,

a cidade é a grande protagonista [...]. Aparentemente opulenta, Belo Horizonte é mostrada na miséria que as fachadas não logravam esconder: as expropriações desonestas dos terrenos, a especulação, a mendicância, a busca inescrupulosa do lucro, essas as suas verdadeiras feições (DUARTE, 1991, p. 51).

No romance de Fóscolo, o arraial de Belo Horizonte é o local onde o Cunha, ex-feitor de escravos, "fanático pelo ouro", vem aplicar os lucros da venda de uma chácara às margens do rio das Velhas, comprada por dois contos de réis e vendida, na onda especulativa que marcou os últimos anos do Império e os primeiros da República, a uma companhia de navegação por dezesseis contos, pagos em ouro. Na expectativa de o governo transferir a capital do estado para Belo Horizonte, o Cunha compra no arraial "quatro propriedades, uma delas excelente, com vasto pomar e acomodação para negócio" (FÓSCOLO, 1979, p. 74).

Nesse prédio, construído no largo, junto à matriz, o Cunha monta seu comércio, armazém que vendia de tudo e que logo se torna ponto de encontro para conversas e divagações sobre um único tema: a mudança da capital. Ali, no ambiente modorrento do arraial, às vésperas da decisão do Congresso Mineiro, se reúnem, para conversar sobre a nova capital, "o Mestre Pinto, professor aposentado, o Félix, charlatão do lugar e Libório, diretor da Sociedade Filarmônica de Santa Cecília" (FÓSCOLO, 1979, p. 75). Ali, esboçam seus sonhos de riqueza: a vinda da capital valorizaria as propriedades do arraial, o governo pagaria bons alugueis e a nova cidade se ergueria aos poucos, reformando-se e ampliando-se o velho arraial.

Nessas personagens, Fóscolo resume as concepções e os planos dos poderosos do lugar:

todos eles, exceto Libório, mandões de aldeia! O Cunha e o Mestre pelos bens de fortuna acumulados e o Félix pelo seu charlatanismo, esperavam ser na Capital o que tinham sido no Cural; autoritários, impondo a lei a seu bel-prazer, adquirindo fraudulentamente o solo, formando grandes domínios a ponto de o professor fazer-se um potentado ali. Depois, como o território estava todo em mãos particulares, crescendo, além disto, os terrenos do velho Mestre e do Cunha serem na área do pequeno arraial e, conseqüentemente, da nova cidade, esperavam vendê-los a peso de ouro, lentamente, embora, palmo a palmo, constituindo sem labor uma fortuna

colossal. Que fariam os vindouros senão submeter-se à lei de ferro, curvar a cerviz ao jugo caprichoso deles, os grandes possuidores. Tinham pacientemente adquirido e com um olhar caricioso de amante fitavam a terra... a terra promissora, donde viam, numa imagem excelsa, brotar a seiva da futura abundância. Por que não? O próprio governo, se quisesse construir na antiga sede os edifícios públicos, não teria de indenizá-los? Firmes no respeito à propriedade, não podiam compreender outra maneira de se lhes apossarem dos bens a não ser pelo preço que impusessem. Embora lenta a construção, vinte anos, pensavam, afluiria muita gente atraída pelo instinto do novo. Ocupadas as casas vagas, então, erguer-se-iam outras e, como o solo era deles, seria ocasião de almejada colheita (FÓSCOLO, 1979, p. 79-80).

A vinda da CCNC e o enxame de operários e aventureiros que a seguiram à caça de fortuna realmente se deu, estabelecendo o contraste com o povo do arraial:

numa manhã de junho vergastada de frio, o sol sorria por entre flocos de bruma cobrindo os serros. As evaporações gélidas corriam como avalanches aos látegos de luz zurzindo-lhes o dorso, e nas portas, acorados, trêmulos, os membros seminus, os antigos habitantes do arraial aqueciam-se aos benéficos raios, disputando uma réstia de calorico, naquela manhã nevoenta e fria, para os pobres corpos anêmicos, sem sangue e sem vida que eles deixavam expostos às intempéries. Nas velhas ruas cruzavam-se os recém-vindos, os especuladores como os denominavam, apontando-os com um olhar desconfiado e odioso; a gente da comissão correndo aos escritórios ao badalar das dez, muito agasalhados em vestes de lã, compridos casacos, capas à espanhola, botas de meio cano, indo afanosos, semelhando um povo estranho, de longes terras entre aqueles patricios morosos, entorpecidos de frio e de ócio, inativos no seio daquela natureza tão rica e tão bela (FÓSCOLO, 1979, p. 91).

A chegada do "povo estranho, de longes terras" não produziu os resultados que esperavam os mandões de aldeia. Ainda assim, o derrame de dinheiro público e o aumento do número de moradores movimentou o comércio, através das vendas a prazo, cujos riscos inquietavam espíritos conservadores como o do Cunha, "que nutria uma desconfiança atroz, um receio injustificado por aqueles fregueses desconhecidos, batendo moeda embora" (FÓSCOLO, 1979, p. 95).

Os grandes proprietários do arraial tiveram desilusões ainda maiores com a construção da nova capital:

o major Silva, grande proprietário, influência política, desvanecido a princípio com os excelentes alugueis de casa, estava furioso agora pelas desapropriações de que fora vítima; gesticulava com a sua figura de tonel eclipsando o sol, o ventre saliente, as calças seguras no baixo abdômen, o rosto cheio, coberto por uma barba inculta, mal trajado, com umas chinelas de couro, sem meias, expondo os pés enegrecidos pela terra roxa do local. - Para mim, bradava ele, esses polígonos, triangulação, geodéseis (sic),

teodolitos é tudo uma ladroeira para comer o cobre do povo (FÓSCOLO, 1979, p. 91).

A técnica moderna aparece, nas palavras do proprietário contrariado, como o meio de os recém-chegados se assenhorem daquilo que não lhes pertencia. Aqui, a incompreensão dos métodos e técnicas modernas anuncia a rejeição da própria modernização que o Estado propunha a partir da construção da Cidade de Minas, assim como as vestes rústicas e frágeis expunham, na visão de Fóscolo, a inadequação dos homens do arraial ao próprio meio em que viviam.

Só restava aos expropriados abandonar suas terras, quer se conformassem ao fim com os valores propostos para as indenizações, como seria o caso do major Silva, quer buscassem contestá-los judicialmente, como o Mestre. Assim, descreve Fóscolo,

cada qual seguiu o seu rumo, cabisbaixos todos, abatidos à realidade tão diversa do sonho. Não era aquela, decerto, a capital fantasiada, ambicionada por aqueles entes morosos, retardatários, conservadores ferrenhos, réprobos do progresso (FÓSCOLO, 1979, p. 94).

O êxodo para os arrabaldes do arraial, para além do perímetro demarcado pela CCNC para a Cidade de Minas, foi uma viagem sem volta para grande parte dos curralenses. Como vimos, as indenizações pagas pelas propriedades do arraial, foram estipuladas nos termos legais, ou seja, tomando-se como referência os valores locativos declarados pelos proprietários para fins de cobrança dos impostos sobre imóveis urbanos. Porém, os valores pagos pelo Estado aos proprietários de terrenos e prédios do arraial resultaram baixos e insuficientes para assegurar que os curralenses retornassem como proprietários em condições semelhantes às que desfrutavam até serem expropriados¹⁰⁷. Como observa Alícia Penna,

[...] as formas de desapropriação praticadas não estimularam a fixação da antiga população na futura cidade. Não havia sido proposta a permuta de edificação por edificação, mas a permuta de propriedade (edificação e/ou terreno) por lote. Aquele curralense que desejasse possuir uma "casa e quintal" na nova cidade necessitaria possuir propriedades cujo valor de troca equivalesse a essa nova "casa e quintal" ou possuir algo além de suas propriedades. Possuir capital, sob a forma de propriedade imobiliária ou sob qualquer outra forma: esta seria a condição para que os curralenses

¹⁰⁷ Segundo dados apresentados na mensagem enviada em junho de 1898 ao Congresso Mineiro pelo presidente do Estado, o governo mineiro gastou 796:666\$036 (796 contos de réis) na desapropriação das 430 propriedades e posses existentes no arraial, enquanto o custo da construção de 205 casas para funcionários e quatro residências oficiais para os secretários de Estado e o chefe de polícia foi 2.870:195\$456 (2.870 contos), sem incluir o valor dos terrenos, cedidos aos funcionários. Esses dados mostram a discrepância entre o valor dos imóveis no arraial e o custo de se construir na nova cidade (MINAS GERAES, 1898a, p. 26).

mantivessem o uso original dos terrenos do arraial - abrigar *suas* casas e quintais (PENNA, A. 1997a, v. 1, p. 66, grifo da autora).

Convertido em único proprietário das terras de Belo Horizonte, pôde então o governo mineiro, através da CCNC, levar adiante o projeto e a construção da nova cidade. Aprovada a *Planta Geral da Cidade de Minas*, a posse e o uso da terra na nova capital tomaram novas feições, em bases que perduram até nossos dias.

No afã de povoar a nova cidade, duas práticas marcaram a ação do governo mineiro como proprietário urbano. Em primeiro lugar, a concessão de terrenos aos proprietários de imóveis em Ouro Preto, medida política destinada a aplacar descontentamentos entre os habitantes da velha capital. Em segundo lugar, a venda de terrenos a particulares, inicialmente em hasta pública, mecanismo que procurava fazer das negociações processos públicos, abertos e claros, e, mais tarde, através da venda direta, processo que assegurava o livre acesso dos interessados aos terrenos que julgassem mais convenientes e adequados aos seus objetivos.

Não podemos ignorar, também, que o Estado, como proprietário de terras buscou, através da venda de lotes, arrecadar os recursos necessários para o prosseguimento das obras de construção da nova capital. Essa estratégia de financiamento estava já mencionada no relatório da *Comissão de Estudo das Localidades* (MINAS GERAES, 1893b, p. 65). Mesmo que dificuldades econômicas tenham impedido que as receitas provenientes da alienação dos terrenos da nova capital alcançassem o nível necessário para financiar integralmente as obras, podemos constatar que o governo mineiro não abriu mão da venda de terrenos como fonte de recursos financeiros.

Juntamente com a construção, pelo governo mineiro, de 205 casas para os funcionários públicos obrigados a se transferirem de Ouro Preto, as concessões e vendas de terrenos espalharam a nova população pela faixa implantada pela CCNC. Aparentemente, houve a clara intenção de se ocupar toda essa faixa da nova cidade, mesmo à custa da perda do controle pelo Estado dos terrenos alienados e da formação de estoques especulativos nas mãos de proprietários particulares. As concessões de terreno, onerosas ou gratuitas, se estenderam por todas as seções urbanas e suburbanas implantadas pela CCNC, demonstrando, assim, o interesse do governo mineiro em assegurar a ocupação e o povoamento não apenas da área urbana mas também da parte da zona suburbana que integrava essa faixa da cidade. É dessa ocupação que trataremos agora.

ÁREA URBANA E ZONA SUBURBANA DA CIDADE DE MINAS

A Cidade de Minas, após a inauguração e até o fim da primeira década do século XX, foi muitas vezes descrita como vazia e sem vida. Como, na expressão de Adelman, “*à plan without a city*”¹⁰⁸ (ADELMAN, 1974, p. 82). A imagem recorrente é a das edificações espalhadas pelos quarteirões regulares da área urbana. Faceando as ruas vazias, prédios esparsos e extensos muros. A arborização das ruas ainda era rarefeita, mesmo que algumas das árvores do antigo arraial tivessem sido conservadas e deixadas ao acaso, permanecendo, para desalento do engenheiro, e botânico, Álvaro Astolfo da Silveira, nos “lugares em que outras deviam ser plantadas” de modo a compor renques regulares (SILVEIRA, 1914, p. 3).

Os grandes quarteirões retangulares das seções urbanas que formaram o bairro dos Funcionários tinham, em média, apenas oito residências ocupando seus vinte e quatro lotes de 600m². Como cada funcionário havia recebido do governo mineiro, em compensação pela mudança forçada de Ouro Preto para a nova capital, dois lotes adjacentes ao da sua residência construída pela CCNC, havia espaço para grandes quintais em que começavam a surgir jardins, pomares e galinheiros. Contudo, na primeira década do século XX, esses imensos quintais do bairro dos Funcionários ainda estavam longe de se converterem no enorme mangueiral apontado em 1947 por Sylvio de Vasconcellos (VASCONCELLOS, 1947a, p. 80).

Numa conferência em 12 de dezembro de 1947, o professor Nelson de Senna, advogado e político do antigo PRM, evocando a cidade que conhecera ao mudar-se de Ouro Preto, lembrava-se da cidade vazia,

quase toda por se calçar, empoeirada nas suas ruas e avenidas desertas, com grandes intervalos na construção predial, escassamente iluminada [...] e tendo pouco movimento de transeuntes, mesmo no centro do seu perímetro urbano. As alternativas, aqui, eram de muita poeira nos dias de sol e de muita lama, na estação chuvosa (SENNA, 1948, p. 48).

Mesmo a Praça da Liberdade, onde em volta do Palácio Presidencial se agrupavam as repartições públicas, tinha um aspecto desolador fora dos horários de trabalho. Em 1908, ao condenar os planos de ali se construir um edifício para a repartição dos telégrafos, o *Diário de Notícias* afirmava que

¹⁰⁸ Traduzindo, “um plano sem cidade” (ADELMAN, 1974, p. 82, tradução nossa).

a Praça da Liberdade fica muito afastada do centro mais populoso e movimentado da capital. Além disto, aquele belo trecho já possui, em contraste com o seu formoso jardim, com a sua esplêndida iluminação, um ar acentuadamente burocrático, e, em dia que não é de expediente nas secretarias, tem-se, por lá passando uma impressão forte de desalento (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1908, p. 1).

O movimento estava no bairro comercial, que ocupava as partes mais baixas da área urbana. Ali, entre a estação da estrada de ferro e o mercado, a CCNC procurara induzir a instalação do comércio ao traçar quarteirões menores, com um número maior de ruas e lotes de 450m², multiplicando assim as frentes de loja, os caminhos, as esquinas e os possíveis pontos de encontro¹⁰⁹. A ocupação desse bairro nos primeiros anos da nova cidade atendeu aos propósitos da CCNC, mas ainda assim, o movimento do bairro do Comércio estava muito distante do burburinho e da agitação que caracterizava as ruas do centro do Rio de Janeiro e de outras cidades brasileiras. A dispersão das lojas e negócios pela cidade era apontada por Joaquim Ramos de Lima, secretário da prefeitura, ao queixar-se, em seu *Almanack da Cidade de Minas*, da dificuldade de se avaliar o estado do comércio da nova capital:

pela extensão enorme da cidade, não é possível avaliar-se o seu movimento comercial, como sucede com outras cidades do estado, na sua maioria, pequenas, congregando-se esse movimento em um só ponto onde pode ser devidamente apreciado, entretanto percorrendo-se as casas comerciais aqui existentes, poder-se-á ajuizar que esse movimento é bastante animador (LIMA, J. R., 1900, p. 14).

Efetivamente, boa parte do comércio era feita de porta em porta por “enorme quantidade de vendedores ambulantes e por carrocinhas” que levavam carne, pão, legumes e gêneros do país para vender aos moradores (LIMA, J. R., 1900, p. 14).

Assim, como nos lembra Letícia Julião, aos moradores e visitantes o espaço de Belo Horizonte na primeira década do século XX

¹⁰⁹ A chamada estação de Minas, que através do ramal férreo dava acesso à Estrada de Ferro Central do Brasil no entroncamento de General Carneiro, ficava na Praça da Estação, mais tarde Praça Rui Barbosa. Foi demolida em 1920 e substituída pela atual estação em 1922 (PENNA, O. 1997, p. 175 e 187). O mercado ocupava dois pavilhões metálicos, importados da Bélgica, montados entre 1899 e 1900 na Praça 14 de Fevereiro, hoje Praça Rio Branco, justamente onde hoje está a Estação Rodoviária. O mercado situava-se no ponto de contato entre a área urbana e os caminhos que levavam a Contagem e a Venda Nova. Um de seus pavilhões estava dividido em pequenos cômodos gradeados, para os comerciantes concessionários. O outro era, segundo Joaquim Ramos de Lima, "destinado ao comércio dos tropeiros, que fazem seus negócios separados dos demais mercadores" em um "pavilhão central quadrangular, com colunas, tendo uma área total de 100m², completamente abertos" (LIMA, J. R., 1900, p. 17-18). Os dois pavilhões foram demolidos na década de 1920 e o mercado transferido para o local do atual Mercado Central, na Avenida Augusto de Lima, em 1929 (PENNA, O. 1997, p. 232).

parecia monótono, asséptico, não maculado pelos rastros humanos e, por isso mesmo, tão falso. A geometria fria e desértica de seu traçado imprimia à cidade um aspecto artificial, chegando, inclusive, a contaminar seus habitantes e a maneira como viviam. Era natural que aquele cenário inusitado induzisse os cidadãos a novos hábitos. Sem dúvida, eles não ficaram indiferentes à concepção inovadora da cidade e, até certo ponto, encontraram ali uma fonte para experiências sociais e mentais inéditas, que iriam conferir uma "alma" moderna à cidade (JULIAO, 1996, p. 53).

Para além da Avenida do Contorno, a cidade se estendia pelas seções suburbanas implantadas pela CCNC. A mais povoada certamente era a VI seção suburbana, formando ao norte os bairros da Floresta, da Lagoinha e da Ponte do Saco ocupando a vizinhança imediata do bairro do Comércio¹¹⁰. Ao sul, na I seção suburbana, estavam ocupados vários quarteirões ao longo da Rua do Chumbo, no vale do córrego da Serra, formando o núcleo do que é hoje o bairro da Serra¹¹¹. Estava ocupado também um pequeno trecho da II seção suburbana, junto à Avenida do Contorno, a Vila Bressane. A leste, iam sendo ocupados quarteirões da VII seção suburbana, formando o bairro que era por vezes chamado Alto da Floresta e hoje é o bairro de Santa Teresa. Também a leste, alguns lotes da VIII seção suburbana foram demarcados para soldados da Brigada Policial, formando ao redor do quartel do 1º Batalhão o então chamado bairro do Quartel, mais tarde conhecido como Santa Efigênia (FIG. 2; FIG. 13).

O povoamento dos bairros suburbanos se deu basicamente de duas formas. Primeiramente, seguindo a concepção da CCNC para a ocupação da zona suburbana, foram construídas casas em grandes lotes, formando chácaras. Os moradores dessas chácaras pertenciam a diversas camadas da sociedade, inclusive das camadas altas e médias da população da nova capital. Ao consultarmos o *Almanack da Cidade de Minas*, de Joaquim Ramos de Lima, podemos obter uma lista dos endereços de funcionários públicos graduados e de integrantes da elite local, que eram moradores das seções suburbanas. Assim, na Rua do Chumbo moravam o médico Cícero Ferreira, Adalberto Dias Ferraz da Luz, primeiro prefeito da cidade, e o coronel Francisco Bressane de Azevedo, diretor da Imprensa Oficial e líder político do PRM. Também na I seção suburbana moravam o engenheiro Bernardo de

¹¹⁰ Ao norte do antigo arraial do Curral d'El-Rei, a ponte do Saco era a principal travessia do ribeirão Arrudas, dando acesso às estradas de Contagem (as atuais Avenida N. S. de Fátima e Rua Padre Eustáquio) e de Venda Nova (hoje a Rua Itapecerica). Essa ponte estava situada em que hoje a Rua dos Tupinambás termina na Avenida do Contorno, junto ao início da Rua Rio Grande do Sul, no Centro da cidade. O nome Saco viria da curva acentuada que o curso natural do ribeirão fazia à montante da travessia. A CCNC refez em madeira essa ponte, assegurando a ligação entre área urbana e a VI seção suburbana da Cidade de Minas (MINAS GERAES, 1895b; BELLO HORIZONTE, 1929a; BARRETO, 1996, v. 2, p. 689).

¹¹¹ A Rua do Chumbo é a atual Rua Professor Estevão Pinto, no bairro da Serra.

Figueiredo e o arquiteto Edgar Nascentes Coelho. Na Floresta, na VI seção suburbana moravam o coronel Júlio César Pinto Coelho, juiz de paz da cidade, na Rua Pouso Alegre, o deputado federal Sabino Barroso Júnior, à Rua Januária, e Joseph de Jaegher, engenheiro e comerciante, na Rua Jacuí, junto aos limites da área demarcada pela CCNC para construção da Cidade de Minas. Próximo à ponte do Saco, na Rua Peçanha, também na VI seção suburbana, morava o senador Camilo Luiz Maria de Brito (LIMA, J. R., 1900, p. 63-94).

Dos citados acima, trabalharam na CCNC Bernardo de Figueiredo, Adalberto Ferraz, Cícero Ferreira, Edgar Nascentes Coelho e Joseph de Jaegher. Seria cabível considerar que eles compartilhassem, ou pelo menos tivessem conhecimento, da concepção proposta pela *Planta Geral da Cidade de Minas* para a zona suburbana. Em especial, Bernardo de Figueiredo, que, como vimos, participou ativamente, no Escritório Técnico da CCNC, da elaboração do plano da cidade, e Edgar Nascentes Coelho, um dos principais auxiliares do arquiteto José de Magalhães.

Porém, a ocupação dos bairros suburbanos também se deu de outra forma. Rapidamente, operários, pequenos comerciantes e funcionários públicos de baixo escalão povoaram os subúrbios. Para essas camadas da população surgiram, além das casas em lotes individuais, conjuntos chamados de vilas, em que várias casas de aluguel barato ocupavam um mesmo lote suburbano. Como mencionamos anteriormente, já antes da inauguração da nova capital, começou a ser construída um conjunto de pequenas casas nas Ruas Grão-Mogol e Alfenas pelo empresário Alberto Bressane Lopes, a chamada Vila Bressane. Em seguida, o coronel Leopoldo César Gomes Teixeira, em sociedade com o médico Cícero Ferreira, construíram casas nas Ruas Bonfim e do Ramal, na Lagoinha. O coronel Júlio César Pinto Coelho, também ergueu pequenas casas na Floresta, nas Ruas do Ramal e Rio Preto, e foi seguido por sócio, o engenheiro Hermillo Alves, que levantou casas, na Rua Pouso Alegre, no Caracará, junto à sua olaria nos confins da VII seção suburbana¹¹² (BARRETO, 1996, v. 2, p. 638; BARRETO, 1950, p. 178).

Todas essas iniciativas partiram de empresários e negociantes, alguns deles anteriormente vinculados à CCNC, que vislumbraram a possibilidade de obter lucros

¹¹² Como já mencionamos, a antiga Rua Alfenas desapareceu na abertura da Avenida N. S. do Carmo e o lugar conhecido antigamente como Caracará é hoje ocupado pelos bairros de Santa Teresa e do Horto. A Rua do Ramal, mais tarde conhecida como Rua Mauá, era a caixa das linhas de estrada de ferro e foi incorporada à faixa de domínio do metrô, já nos anos 1980. A Rua do Rio Preto é hoje a Rua Célio de Castro, na Floresta (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).

produzindo moradias baratas para aluguel a pessoas pobres¹¹³. Esse não era um negócio fácil e isento de riscos. De acordo com o relatório do diretor de Obras Públicas, Recemvindo Rodrigues Pereira, enviado ao secretário da Agricultura em maio de 1899, foram rescindidos naquele ano dois contratos de Alberto Bressane Lopes com o governo mineiro. Um desses contratos era justamente o que Bressane firmara com a CCNC em outubro de 1897 “para a construção de 100 casas destinadas aos operários”, o conjunto que ficou conhecido como Vila Bressane. Para quitar uma dívida de 82:898\$908 (quase oitenta e três contos de réis), Bressane entregou ao governo mineiro quinze das casas construídas, “ficando ainda com 57 casas, livres de qualquer ônus” Como podemos ver, Bressane teria conseguido construir apenas 72 das 100 casas contratadas, o que dá a medida das suas dificuldades, provavelmente semelhantes às de outros empresários da época (MINAS GERAES, 1899b, p. 214).

Segundo Guimarães, a crise econômica que atingiu Minas Gerais logo após a inauguração da nova capital afetou os negócios comerciais e levou à paralisação das obras de construção de residências na cidade, atingindo toda a população, sobretudo os trabalhadores (GUIMARÃES, 1991, p. 90-91). A crise provocou o êxodo de parte dos operários que tinham sido atraídos pela maré montante da construção da nova capital. Avelino Fóscolo apresentou esse quadro de forma expressiva:

nas ruas vagueavam os proletários – operários bem remunerados ontem, batendo moeda e hoje na miséria, pedindo trabalho como se implorassem esmola e retirando-se afinal, desiludidos para o além, o desconhecido, em busca de um novo vento da loucura, trazendo o áureo pólen da prosperidade (FÓSCOLO, 1979, p. 228).

Os operários que ficaram na cidade tiveram dificuldade para se estabelecer em definitivo. A carência de casas e as restrições oficiais à aquisição de terrenos urbanos e suburbanos por pessoas sem grandes recursos econômicos levou os operários que ficaram na cidade a permanecerem nas habitações precárias que haviam sido seu abrigo durante o período de atuação da CCNC. Durante as obras da nova capital, ainda sob a gestão da CCNC, a construção de cafuas e barracos, conformando favelas onde se abrigavam os operários que acorreram aos canteiros, foi "um dos principais problemas que, desde o começo, impediram a concretização do ideal de ‘cidade perfeita’" (SILVA, 1991, p. 21).

¹¹³ O coronel Leopoldo César Gomes Teixeira era tesoureiro da CCNC e Cícero Ferreira era, então, médico da 3ª Divisão da CCNC, encarregado da saúde pública no arraial e na nova cidade (BARRETO, 1996, v. 2, p. 115-117, 344). Hermillo Alves, como já vimos, foi o primeiro-engenheiro da CCNC, no período em que Aarão Reis esteve à frente dos trabalhos.

Essas habitações precárias formavam duas extensas aglomerações de cafuas erguidas dentro da faixa implantada pela CCNC. Uma dessas aglomerações, o Alto da Estação, ocupava a encosta situada atrás da estação ferroviária, espalhando-se pelos terrenos que, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, deveriam formar a XIV seção urbana e que também completariam o Parque. A outra aglomeração se estendia pelo vale do córrego do Leitão, entre sua embocadura no ribeirão do Arrudas, próxima à ponte do Saco, e a então Avenida Cristóvão Colombo¹¹⁴. Tomando o nome do córrego, este ajuntamento de cafuas ocupava as partes mais baixas das II e III seções urbanas. A presença desses lugares da desordem urbana no território reservado pela CCNC para a área urbana, ou seja, para o que foi definido como “o labirinto da ‘ordem e do progresso’” (SILVA, 1991, p. 20), levou os poderes públicos a pensarem um novo espaço para assentar os operários que permaneceram na cidade.

Buscando eliminar da cidade esses aglomerados irregulares, o prefeito Adalberto Ferraz, já em abril de 1898, designou o quarteirão 16 da VI seção suburbana para ser loteado e vendido aos moradores das cafuas do Leitão e do Alto da Estação, para que estes construíssem suas casas. O preço dos terrenos era baixo, \$010 (dez réis) por metro quadrado, e as cafuas deveriam ser desocupadas e demolidas assim que a nova casa estivesse coberta. Após a conclusão da casa, o título de propriedade do lote seria entregue e somente então o terreno, ou parte dele, poderia ser transferido a outra pessoa (GUIMARÃES, 1991, p. 91-92).

Do que se depreende da *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, feita pela prefeitura em 1928 após levantamento cadastral das edificações existentes, o quarteirão 16 da VI seção suburbana teria sido subdividido em quatro quarteirões menores¹¹⁵. Possivelmente essa subdivisão foi feita pela própria prefeitura em abril de 1898, como uma forma de aumentar o número de lotes disponíveis para atender ao propósito de dar um fim às habitações precárias então existentes na cidade. Assim, os quatro quarteirões resultaram com um total de 64 lotes de extensão e forma variadas. De acordo com essa *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, 28 desses lotes estavam desocupados em 1928, o que poderia indicar que a prefeitura talvez não tenha conseguido vender todos os lotes em 1898 ou que talvez algumas

¹¹⁴ Esse trecho da antiga Avenida Cristóvão Colombo é hoje a Avenida Bias Fortes. A embocadura do córrego do Leitão está na esquina da Avenida do Contorno com a Rua Mato Grosso. O córrego do Leitão atravessa o Centro da cidade, canalizado hoje sob as ruas São Paulo, Padre Belchior, Tupis e Mato Grosso (MINAS GERAES, 1895b; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).

¹¹⁵ O quarteirão 16, delimitado pelas Ruas Pouso Alegre, Varginha, Araxá e Diamantina e pela antiga Rua do Ramal foi cortado em quatro quarteirões menores pelas Ruas Ubá e Sabará. Três desses quarteirões receberam os números 16A, 16B e 16C, denotando serem subdivisões do primitivo quarteirão 16 (BELLO HORIZONTE, 1929a).

das casas primitivas já teriam sido demolidas antes do novo levantamento cadastral (BELLO HORIZONTE, 1929a).

Podemos dizer que essa primeira concessão de terrenos aos operários estabeleceu um padrão que, com algumas variações, caracterizou a forma de acesso dos trabalhadores à propriedade urbana durante as primeiras décadas de vida da nova cidade. Esse padrão pode ser descrito sucintamente como a venda direta à vista, pelo poder público, de lotes que, por sua localização ou por suas dimensões fossem relativamente baratos, venda esta condicionada à ocupação imediata por parte do comprador e acompanhada de restrições à alienação ou transferência a terceiros e de exigências relativas às condições higiênicas ou construtivas das casas a serem edificadas pelos operários.

A cessão do terreno por aforamento¹¹⁶, como uma alternativa à aquisição do terreno por compra direta ao Estado ou em hasta pública, foi proposta pelo Decreto n. 1.118, de 22 de março de 1898, ainda durante o governo de Bias Fortes, no período em que Adalberto Ferraz foi o prefeito da Cidade de Minas. Este decreto, de acordo com suas considerações iniciais, foi emitido

atendendo à necessidade de facilitar o desenvolvimento das edificações na capital do estado e à conveniência de limitar as construções ao perímetro já edificado, *aproveitando os terrenos desocupados*, [...] (MINAS GERAES, 1899d, p. 60-61, grifo nosso).

Para viabilizar essa proposta de adensamento da faixa implantada pela CCNC, o governo mineiro diminuiu o número de lotes urbanos que figuravam como reservados na *Planta Geral da Cidade de Minas* - permitindo a venda desses terrenos (art. 1º, Decreto n. 1.118) - e reafirmou os dispositivos que desde agosto de 1896 permitiam a venda direta, fora de hasta pública, de lotes na nova capital (art. 2º, Decreto n. 1.118), tomando o cuidado de estabelecer uma ressalva que visava impedir que particulares formassem grandes estoques especulativos de terrenos na área urbana:

a quem tiver adquirido por compra direta do Estado ou em hasta pública mais de dez lotes urbanos, não serão vendidos outros sem que tenha edificado os primeiros adquiridos (art. 2º, parágrafo único) (MINAS GERAES, 1899d, p. 60-61).

¹¹⁶ Aforamento ou enfiteuse ou emprazamento, é um contrato perpétuo entre o proprietário - seja o poder público ou um particular - e o foreiro. Este, mediante o pagamento ao proprietário de certa quantia anual, o foro, tem o domínio útil do terreno, podendo nele levantar edificações. O foreiro pode transmitir o imóvel por herança e pode também vendê-lo ou doá-lo a outro foreiro. Nessas transações, o foreiro paga ao proprietário o laudêmio, uma quantia calculada sobre o preço da alienação.

Esses dispositivos do Decreto n. 1.118 revelam o firme propósito de se colocar o desenvolvimento da nova capital nas mãos da iniciativa privada, mas ainda sob a tutela do governo mineiro, ao qual caberia zelar pelo cumprimento da estratégia de crescimento proposta pela CCNC: adensamento do núcleo central seguido da ocupação dos trechos destinados à expansão urbana, configurando-se o crescimento do centro para a periferia.

Nesse quadro, o Decreto n. 1.118 incorporava outro mecanismo, exposto no artigo 3º, que visava assegurar, sob o controle do governo mineiro, a ocupação da faixa implantada pela CCNC:

fica estabelecido também o aforamento dos terrenos do Estado pelo modo e nas condições que determinar o regulamento que for expedido. Para esse fim serão divididos em três classes os terrenos urbanos e suburbanos e fixado o foro correspondente a cada classe, tendo-se em vista a qualidade e a situação dos lotes e as condições que influem para seu maior ou menor valor (MINAS GERAES, 1899d, p. 60-61).

Mesmo atentando que estavam adotados para a fixação dos foros os mesmos critérios que ditavam o valor dos terrenos para venda, “qualidade e situação” - em termos de hoje, características e localização -, podemos considerar que o aforamento estava também sendo proposto como uma forma de se obter o adensamento da faixa implantada pela CCNC. Pois, certamente, o foro de terrenos bem localizados, por mais alto que fosse, seria muito menor que o preço de um lote à vista. O aforamento seria uma forma mais fácil e barata de se ter acesso aos terrenos urbanos e suburbanos, uma vez que dispensaria o emprego de capital para a compra à vista de lotes. Estando possivelmente ao alcance de um número maior de interessados, o aforamento seria, então, um meio de se estimular o adensamento da faixa implantada pela CCNC. O aforamento possibilitaria também que o foreiro usasse seu capital para construir seu prédio ou montar seu negócio num prazo relativamente curto, assegurando a ocupação efetiva dos terrenos emprazados.

Também é possível que o aforamento de terrenos na Cidade de Minas tivesse sido pensado não somente como forma de atrair estabelecimentos comerciais e industriais mas como meio de se obter a instalação definitiva dos operários e dos mais pobres em bases compatíveis com os padrões previstos e almejados pelo governo mineiro ao fazer construir a nova capital. O sacrifício de uma receita imediata do Estado, aquela a ser obtida com a venda direta ou em hasta pública dos terrenos urbanos e suburbanos, dá medida da disposição do governo mineiro em assegurar a ocupação da nova capital.

Porém, talvez pela péssima situação financeira do governo mineiro, que não propiciava o sacrifício de receitas, ou talvez por uma discordância ideológica, o aforamento dos terrenos na nova capital foi encerrado logo após o início do mandato do presidente Francisco Silviano Brandão. Em 31 de outubro de 1898, o Decreto n. 1.211, que promulgou as posturas da Cidade de Minas, revogou, em seu artigo 2º, os dispositivos do Decreto n. 1.118, de 22 de março de 1898, que estabeleciam o regime de aforamento dos terrenos urbanos e suburbanos pertencentes ao Estado. O mesmo art. 2º ressaltou o direito dos que já haviam obtido lote sob esse regime de continuarem pagando foro e laudêmio e dando-lhes, alternativamente, o direito de, em dez dias, adquirirem os terrenos que ocupavam pagando 300\$000 (trezentos mil réis) por lote urbano e \$030 (trinta réis) por metro quadrado de terreno suburbano (MINAS GERAES, 1899d, p. 237).

No caso dos lotes urbanos, o preço estipulado para esta venda aos foreiros era menor que o fixado para as demais vendas – 500\$000 (quinhentos mil réis) –, denotando a intenção do governo mineiro de rapidamente converter contratos de aforamento em vendas diretas que trouxessem recursos para o Tesouro do Estado. Curiosamente não se ofereciam descontos para lotes suburbanos, o que nos parece indicar que o governo mineiro já considerava bastante estimulante o baixo preço de \$030 por metro quadrado. Nos subúrbios, os mesmos 300\$000 que pagariam a compra de um lote urbano aforado com 600m² poderiam comprar um terreno de 10.000m².

A grande diferença de preço entre os lotes urbanos e suburbanos pode ter estimulado a ocupação dos bairros suburbanos, assim como disposições mais liberais quanto a edificações suburbanas que foram adotadas no primeiro Regulamento de Construções, aprovado pelo Decreto n. 1.453, de 27 de março de 1901. Essas práticas podem nos sugerir que o governo mineiro estaria buscando incentivar a ocupação da zona suburbana, invertendo a dinâmica de adensamento proposta por Aarão Reis. Contudo, podemos também considerar que o elevado preço dos lotes urbanos fixado em outubro de 1898 talvez buscasse, antes de tudo, carrear para os cofres do Estado os resultados da demanda por terrenos mais bem localizados na nova capital, que seriam exatamente os das seções urbanas. Em longo prazo, terrenos suburbanos relativamente baratos e disposições liberais para construção nos subúrbios efetivamente teriam contribuído para o adensamento progressivo dos bairros suburbanos, mas em curto prazo a intenção do governo mineiro teria sido simplesmente arrecadar a maior soma de dinheiro possível com a venda de terrenos urbanos.

De qualquer modo, uma importante distinção estava em curso no fim de 1898. Em 6 de dezembro desse ano, o governo promulgou o Decreto n.1.227, regulando a gestão da zona suburbana, e que, pelo seu interesse para esta pesquisa, vamos transcrever integralmente:

Decreto n. 1.227, de 6 de dezembro de 1898.

Modifica algumas disposições do Regulamento que baixou o decreto n. 1.211, de 31 de outubro de 1898, e suspende a concessão de lotes suburbanos de terrenos nesta Capital.

O doutor Presidente do Estado de Minas Gerais, usando das atribuições que lhe confere o art. 8º da lei n. 3, adicional à Constituição do estado, atendendo à conveniência de conciliar os interesses da capital com os dos funcionários favorecidos pela lei n. 231, de 28 de julho do corrente ano, tendo em vista as alterações indispensáveis nas posturas que baixaram com o decreto n. 1.211 de 31 de outubro último, resolve:

Art. 1º - Não são mais permitidas as permutas de lotes entre os particulares e a prefeitura.

Art. 2º - Os lotes cedidos gratuitamente a funcionários públicos e a proprietários de Ouro Preto, em virtude de leis anteriores, só poderão ser demarcados na zona suburbana nas seções V, VI e VII.

Parágrafo único. – No caso, porém de quererem sujeitar-se ao regime comum, estabelecido nas posturas em vigor, os aludidos funcionários e proprietários poderão obter gratuitamente os seus lotes em qualquer ponto da zona urbana, mantida, porém a exceção de que trata o parágrafo único do artigo 5º das aludidas posturas¹¹⁷.

Art. 3º - Fica suspensa a concessão de lotes suburbanos até levantar-se a planta colonial ultimamente ordenada.

§1º - Esta resolução não abrange os lotes vagos das colônias 'Carlos Prates' e 'Córrego da Mata', os quais continuarão a ser concedidos pelo governo de acordo com os regulamentos respectivos.

§2º - A zona colonial ficará diretamente subordinada à Secretaria da Agricultura.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

O doutor Secretário dos Negócios do Interior assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio da Presidência do Estado de Minas Gerais, na Cidade de Minas, 6 de dezembro de 1898.

Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão
Wenceslau Braz Pereira Gomes
(MINAS GERAES, 1899d, p. 282-283).

Em termos práticos, esse decreto subordinou a ocupação do espaço na nova capital aos planos de colonização da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, destacando uma zona colonial, deixando à prefeitura a jurisdição sobre o remanescente da

¹¹⁷ O art. 5º do Decreto n. 1.211, de 31 de outubro de 1898, estabelecia preços especiais para os "terrenos planos ou aterrados em torno da praça da Estação de Minas, cujo preço variará de 2\$ a 3\$000 por metro quadrado", o que significa que o Estado pretendia alienar esses lotes, que tinham áreas de 450m² ou 600m², por valores de 900\$000 (novecentos mil réis) a 1:800\$000 (um conto e oitocentos mil réis), enquanto os demais lotes urbanos tinham, de acordo com o mesmo Decreto n. 1.211, o preço único de 500\$000 (quinhentos mil réis), quer fossem lotes de 450m², quer tivessem 600m². A localização próxima à estação e o fato desses terrenos já estarem terraplenados justificariam a diferença de preço. (MINAS GERAES, 1899d, p. 238).

zona suburbana, mas suspendendo nesta área o uso do mais importante mecanismo de gestão urbana disponível então, a concessão de terrenos. O que motivou essa suspensão foi, provavelmente, a necessidade de serem evitadas cessões de terreno conflitantes com o estabelecimento dos novos núcleos coloniais ao redor da Cidade de Minas.

A proibição da permuta de terrenos entre particulares e prefeitura e a demarcação obrigatória em apenas três seções suburbanas dos lotes a serem concedidos gratuitamente a funcionários públicos e a proprietários de imóveis em Ouro Preto poderiam ser medidas destinadas a refrear a especulação com terrenos na área urbana. O objetivo deste dispositivo seria forçar os interessados em adquirir terrenos bem localizados a buscarem compra-los diretamente ao Estado, reforçando o Tesouro com o produto das vendas, em vez de adquiri-los de particulares.

Curiosa é a menção à V seção suburbana como uma das três seções em que poderiam ser demarcados esses lotes cedidos gratuitamente pelo governo mineiro. Podemos verificar em duas plantas elaboradas pela prefeitura, a *Planta Geral de Bello Horizonte*, de 1920, e a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, de 1928, que toda a área dessa seção suburbana foi incorporada ao núcleo colonial Carlos Prates, estando, assim, nos termos do próprio Decreto n. 1.227, sujeita a outro mecanismo de cessão de terrenos (PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a).

A concessão de terrenos na zona suburbana ficou suspensa até 11 de abril de 1899, quando foi baixado o Decreto n. 1.273, que aprovou uma nova planta geral da Cidade de Minas, dando novos limites às zonas em que se dividiam a cidade e oficializando a criação de uma zona colonial, diretamente subordinada à Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Esse decreto também será transcrito integralmente:

Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899.

Aprova a planta organizada que dá novos limites às zonas urbana, suburbana e colonial desta Capital.

O doutor Presidente do Estado de Minas Gerais, usando das atribuições que lhe confere o art.8.º da lei n. 3, adicional à Constituição e atendendo à necessidade de alterar os limites das zonas urbanas, suburbana e colonial em que se dividem os terrenos compreendidos na planta geral da Cidade de Minas, aprovada pelo decreto n. 817, de 15 de abril de 1895, de acordo com a disposição do art.23 n. 3, última parte, da lei n. 246, de 20 de setembro de 1898, decreta:

Art.1.º - Fica aprovada a planta organizada sob a direção do engenheiro do 1.º distrito de terras e colonização, dando novos limites às zonas urbana, suburbana, colonial e de sítios desta capital.

§ 1.º - A zona colonial fica diretamente subordinada à Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, quanto às concessões de terrenos e sua utilização, respeitadas, porém, as concessões legalizadas até esta data.

§ 2.º - As zonas urbana, suburbana e de sítios, bem assim as faixas das matas reservadas no terço superior dos espigões compreendidos nos núcleos coloniais e os lotes reservados para exploração de pedreiras e para o estabelecimento de postos policiais, continuam subordinados à prefeitura da Cidade de Minas, na forma das disposições e vigor.

Art.2.º - Fica revogado o art. 3.º do decreto n. 1.227, de 6 de dezembro de 1898, que suspendeu a concessão de lotes suburbanos.

Art.3.º - Revogam-se as disposições em contrário.

Os secretários de Estado dos Negócios do Interior e da Agricultura, Comércio e Obras Públicas assim o façam executar.

Palácio da Presidência do Estado de Minas Geraes, na Cidade de Minas, 11 de abril de 1899.

Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão
Wenceslau Braz Pereira Gomes
Américo Werneck
(MINAS GERAES, 1900a, p. 102).

Esse Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899, e o anterior n. 1.227, de 6 de dezembro de 1898, nos indicam que o governo mineiro buscou dividir, entre dezembro de 1898 e abril de 1899, a administração da área destinada à Cidade de Minas pela CCNC entre dois organismos distintos, ambos dependentes do Estado, cada um operando segundo planos que propunham diferentes formas de uso e ocupação do espaço. Para tanto, o governo mineiro redefiniu a divisão da área demarcada pela CCNC, destacando das zonas suburbana e de sítios uma zona colonial.

O primeiro desses organismos administrativos era a prefeitura da Cidade de Minas, criada, organizada e reorganizada respectivamente pelos Decretos n. 1.088, de 29 de dezembro de 1897, n. 1.208, de 27 de outubro de 1898 e n. 1.277, de 15 de abril de 1899. De acordo com esses decretos, a prefeitura ficou responsável pela administração dos espaços da área urbana e das partes remanescentes das zonas suburbana e de sítios, dando conta do prosseguimento do empreendimento de modernização em moldes urbanos e industriais. O segundo organismo era a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, responsável pela administração da zona colonial, e, portanto, pela condução do projeto de colonização agrícola implantado nos subúrbios da nova capital, empreendimento de modernização em moldes agrários.

Esta divisão de competências administrativas perdurou até que os núcleos coloniais suburbanos, implantados em 1898 e 1899 e liberados da tutela do Estado entre 1911 e 1914, fossem formalmente incorporados à zona suburbana, passando à órbita da prefeitura de Belo Horizonte entre 1912 e 1914, constituindo as chamadas ex-colônias. Assim, podemos

verificar que já em 1898, um ano após o governo mineiro se instalar em sua nova capital, a administração local foi cindida em duas: à prefeitura coube a gestão dos bairros urbanos e suburbanos que compunham a faixa implantada pela CCNC e das áreas reservadas para a implantação futura dos espaços da cidade; à Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas coube a gestão das cinco colônias agrícolas que formaram a zona colonial.

Portanto, ao abordar a formação do espaço urbano em Belo Horizonte, entendemos ser necessário analisar separadamente a ação da prefeitura, no que diz respeito à cidade propriamente dita, com seus bairros urbanos e suburbanos, e a atuação da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no que se refere à zona colonial.

Antes de prosseguirmos, devemos fazer mais um comentário sobre o Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899. Nele está a referência explícita à “planta organizada sob a direção do engenheiro do 1.º distrito de terras e colonização¹¹⁸, dando novos limites às zonas urbana, suburbana, colonial e de sítios desta capital” (MINAS GERAES, 1900a, p. 102). Essa planta, da qual até o momento não conseguimos localizar nenhum exemplar ou cópia, seria, de acordo com a descrição sucinta acima, uma síntese das alterações propostas até abril de 1899 à *Planta Geral da Cidade de Minas*, elaborada pela CCNC. Provavelmente nela estariam figurados tanto o traçado dos cinco núcleos que constituíram a zona colonial quanto o traçado efetivamente implantado na zona suburbana, que diferiu significativamente do proposto pela CCNC em 1895.

Em relação ao traçado das seções suburbanas devemos observar que Francisco Bicalho, citado por Barreto (1996, v. 2, p. 409), ao informar ao governo mineiro, em seu relatório de abril de 1896, o número de lotes que compunham as sete seções urbanas que estavam sendo implantadas, dizia ainda não ser conhecido o número exato de terrenos nas seções suburbanas previstas para compor a área delimitada para 30.000 habitantes “por não poder ser mantida a disposição constante da planta, sem exame ou concordância como os acidentes topográficos do terreno” (MINAS GERAES, 1896c). Ou seja, o traçado da zona suburbana estava sendo refeito pela CCNC.

Efetivamente, uma confrontação das plantas gerais feitas pela prefeitura a partir de 1920 – as já citadas acima *Planta Geral de Bello Horizonte*, de 1920 (PANORAMA, 1997, p. 42-43) e *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, de 1929 (BELLO HORIZONTE, 1929a) e mais uma outra *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, elaborada em 1926 pela

¹¹⁸ De acordo com o quadro de funcionários publicado no Relatório da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o engenheiro do 1º distrito era Antônio Gonçalves Nóbrega, empregado da Repartição de Terras e Colonização desde 1893 (MINAS GERAES, 1899a, p. 220-225).

Seção de Cadastro da Diretoria de Obras da prefeitura, (PANORAMA, 1997, p. 46-48) – com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, aprovada em abril de 1895 (MINAS GERAES, 1895c) nos mostra que o traçado efetivamente implantado nas seções suburbanas não obedeceu com rigor ao traçado originalmente proposto pela CCNC.

Essa desconformidade contribuiu para, ao longo do tempo, estabelecer e reforçar a imagem da zona suburbana como uma área não planejada pela CCNC e da Avenida do Contorno como o limite entre a cidade planejada e o espaço não projetado. Como veremos no próximo capítulo desta tese, vários estudiosos dos trabalhos da CCNC tenderam a adotar esse pensamento.

Na verdade, não podemos atribuir à negligência de Aarão Reis ou da CCNC o traçado efetivamente implantado na zona suburbana nem considerar que o espaço nessa extensa parcela da área delimitada para a Cidade de Minas não teria sido planejado, ficando largado a própria sorte. Uma análise da *Planta Geral da Cidade de Minas* (MINAS GERAES, 1895c) nos mostra que a zona suburbana teve concepção e planificação tão cuidadosas quanto à área urbana.

Podemos observar que a zona suburbana ocuparia, de modo geral, os terrenos mais acidentados do sítio delimitado pela CCNC para a nova capital. Sua organização interna era definida pelo traçado, enquanto a área urbana, como nos lembra Luiz Mauro do Carmo Passos, seria organizada por uma série de espaços focais, onde edifícios públicos defrontavam grandes praças:

cada praça, associada a um edifício sede de uma instituição pública ou de uso coletivo, gera uma área de influência própria, determinando ou induzindo um tipo de ocupação específica nesta área. [...] Nota-se assim uma divisão dos setores da vida da capital, distribuídos em locais distintos e especializados. [...] Os diversos focos e setores, diferenciados segundo sua função e caráter, formam um conjunto onde as partes apresentam uma certa paridade e equilíbrio, não se verificando uma subordinação hierárquica a um deles (PASSOS, 1996, p. 157).

Assim, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas* enviada ao governo mineiro para aprovação em março de 1895, a área urbana estava estruturada pela presença de dez espaços focais bem definidos: a Praça da República, ladeada pelo Palácio do Congresso e pelo Palácio da Justiça; a Praça da Liberdade, polarizada pelo Palácio Presidencial; a Praça do Progresso, com o conjunto das secretarias de Estado que substituiu o Palácio da Administração; a Praça da Estação, com a estação de Minas; a Praça 14 de Fevereiro, na extremidade norte da Avenida Afonso Pena, com o mercado; a Praça do Cruzeiro, em volta da

matriz, no extremo sul da Avenida Afonso Pena; a Praça 14 de Setembro, com a municipalidade; a Praça das Escolas, definida por quatro prédios escolares; a Praça da Federação, com o quartel da Brigada Policial e a Praça da América, com o hospital. Outros dois elementos básicos de estruturação do espaço da área urbana eram o Parque, vinculado à Praça da República, e o Jardim Zoológico, próximo à Praça da Liberdade¹¹⁹ (MINAS GERAES, 1895c; FIG. 2; FIG. 9; FIG. 10; FIG. 11; FIG. 12).

No plano da CCNC, esse arranjo do espaço urbano não se repetia na zona suburbana. Nenhum edifício principal ou equipamento de uso coletivo cotidiano foi nela localizado. Apenas, devemos atentar, algumas edificações principais localizadas nas bordas da área urbana - o mercado, a estação e a matriz - inevitavelmente estenderiam sua influência aos quarteirões vizinhos das seções suburbanas adjacentes.

Por outro lado, estavam localizados na zona suburbana instalações e equipamentos urbanos que certamente participariam da vida cotidiana de uma cidade, mas não da mesma maneira que um mercado, uma igreja, uma escola ou mesmo um hospital e que, de um modo geral, demandavam grandes áreas e acarretavam impactos desfavoráveis nas suas vizinhanças imediatas. Eram o hipódromo, o cemitério, o matadouro, os reservatórios de água, as instalações para tratamento de esgotos e as oficinas ferroviárias (MINAS GERAES, 1895c).

As ruas suburbanas foram traçadas como segmentos de retas, configurando quarteirões irregulares. Esses quarteirões seriam, em geral, extensos, havendo casos de quarteirões com frentes de quase mil metros. A extensão dos lotes também era grande, variando de 2.000m² a 6.000m², enquanto os lotes da área urbana tinham ou 600m², os maiores, ou 450m², os menores. Como a largura das ruas na zona suburbana era uniforme (14m), não havia uma separação nítida entre cada uma das oito seções suburbanas projetadas.

¹¹⁹ A área remanescente da Praça da República chama-se hoje Praça Afonso Arinos e a Praça do Progresso foi ocupada pelo quarteirão onde hoje está o Colégio Arnaldo e por partes de dois quarteirões vizinhos. A Praça da Estação recebeu, após 1923, o nome de Praça Rui Barbosa, enquanto a Praça 14 de Fevereiro, conhecida como Praça do Mercado, passou a ser chamada, após 1912, Praça Rio Branco. A Praça do Cruzeiro é hoje a Praça Milton Campos e a Praça 14 de Setembro é atualmente a Praça Raul Soares. As demais praças citadas não foram implantadas, bem como a maioria dos edifícios relacionados. Destes, foram construídos apenas o Palácio Presidencial, o conjunto das secretarias (na Praça da Liberdade), a estação (demolida e substituída pela atual em 1922), o quartel (na Praça Belo Horizonte, hoje Floriano Peixoto) e o mercado (demolido). Apesar de ocupar o mesmo local previsto para o Palácio da Justiça projetado pela CCNC, o atual Palácio da Justiça é uma construção de 1911 que não tem nenhuma relação com o projeto original. O Parque encontra-se atualmente reduzido a um terço da área original. O Jardim Zoológico nunca foi implantado. Em 1929, a prefeitura iniciou a construção de um parque ocupando um terço da área reservada pela CCNC para esse Jardim Zoológico. Em 1937, a prefeitura concluiu esse parque, chamado Santo Antônio, como uma praça de esportes, aberta à população da cidade. Mais tarde, essa praça de esportes, encampada pelo governo estadual, foi cedida, graciosamente, ao Minas Tênis Clube (MINAS GERAES, 1895c; MINAS GERAES, 1929a, p. 225; BELLO HORIZONTE, 1929a; BARRETO, 1950, p. 296; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985).

Apenas a observação da numeração dos quarteirões nos permite identificar os limites de cada seção suburbana projetada na *Planta Geral da Cidade de Minas* (QUADRO 4, apêndice).

Na margem esquerda do ribeirão Arrudas, quase toda ela ocupada pela zona suburbana, com exceção da XIV seção urbana e do trecho mais íngreme do Parque, os quarteirões das seções suburbanas eram menores que os das seções suburbanas da margem direita e apareciam sete praças, para as quais convergiam as ruas próximas. Confrontando-se a *Planta Geral da Cidade de Minas* com outro documento produzido pela CCNC em 1894, a *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, podemos verificar que duas dessas praças, Praça da Safira e Praça da Opala, balizariam um arruamento da V seção suburbana, lançado sobre o caminho já existente para Contagem. Outra, a Praça do Topázio, marcaria o arruamento lançado sobre o caminho, no vale do córrego da Lagoinha, que levava a Venda Nova. Uma quarta praça, chamada Praça da Esmeralda, balizaria a Rua de Itajubá, traçada sobre o caminho que levava a Santa Luzia do Rio das Velhas. Das restantes, duas praças ocupariam pontos elevados da zona suburbana: a Praça da Ametista, sobre o eixo da Avenida Cristóvão Colombo e a Praça do Rubim no eixo da Rua do Além Paraíba, ambas na VI seção suburbana. A última praça, chamada Praça da Turquesa, tinha posicionamento diferente das demais, polarizando o arruamento lançado sobre a encosta sul do córrego da Mata¹²⁰ (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895c; FIG. 14; FIG. 15)

Que papel desempenhariam essas praças na concepção original das três seções suburbanas - V, VI e VII - da margem esquerda do Arrudas? Nenhum edifício principal estava lançado junto a qualquer dessas sete praças, mas os lotes nos quarteirões que as conformavam eram sempre menores que os dos quarteirões vizinhos. Isto indicaria a intenção de se obter um adensamento maior em volta dessas praças e de se induzir, através do traçado, o surgimento de centros locais que pudessem polarizar as áreas vizinhas, numa versão simplificada do arranjo praça-edifício principal que organizava o interior da área urbana.

¹²⁰ Nenhuma dessas praças foi implantada mas os arruamentos efetivamente seguiram as diretrizes dos caminhos existentes. Um deles é formado pela Rua Paraíso, pela atual Avenida N. S. de Fátima, antiga Rua do Ramal, e pela atual Rua Padre Eustáquio, antiga Rua de Contagem, no Carlos Prates, sobre o caminho que seguia rumo oeste. Outro é a Rua Itapeçerica, na Lagoinha, sobre o caminho que seguia rumo norte para Venda Nova. O terceiro é formado pelas ruas Itajubá, Salinas e Jacuí, sobre o caminho que seguia o rumo nordeste para Santa Luzia (MINAS GERAES, 1895b; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).



FIGURA 14 – V e VI seções suburbanas, com cinco das praças suburbanas e o cemitério, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895d.

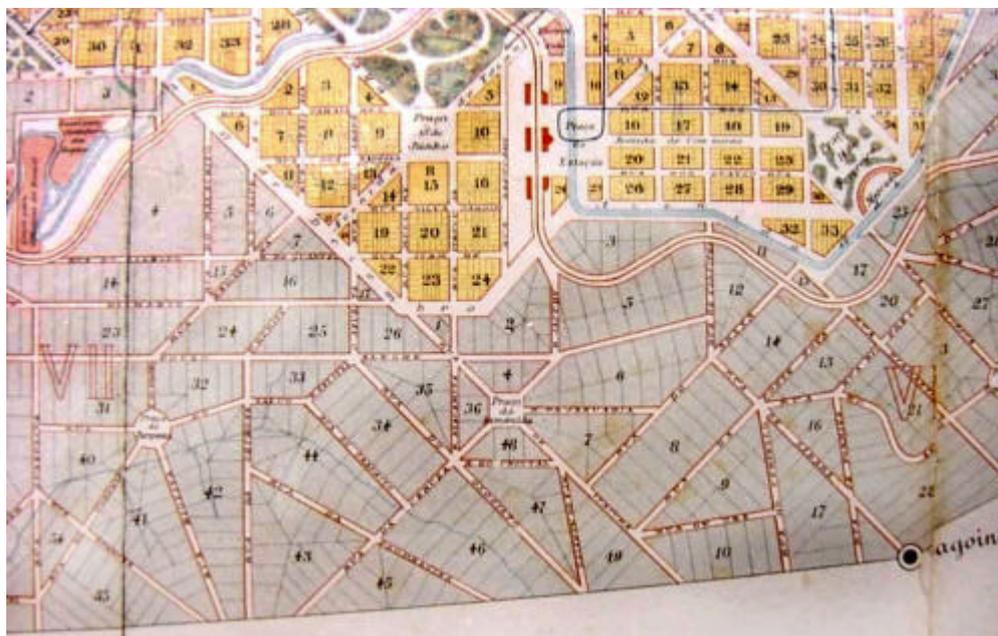


FIGURA 15 – VI e VII seções suburbanas, com duas das praças suburbanas e a Praça da Estação, 1895.
Fonte: MINAS GERAES, 1895d.

Devemos observar também que os quarteirões e os lotes nessas três seções suburbanas eram menores que os das outras cinco seções da zona suburbana. Isto indicaria a expectativa de um maior adensamento populacional nessas três seções. De fato, as três seções suburbanas da margem esquerda do Arrudas teriam 1.078 lotes, ou seja, aproximadamente 43% dos 2.503 lotes suburbanos que figuravam na *Planta Geral da Cidade de Minas* (QUADRO 4, apêndice).

Já a presença de arruamentos que seguíam os caminhos já existentes buscava estabelecer com facilidade vínculos entre a nova cidade e a região circunvizinha. Assim, poderíamos dizer que a zona suburbana foi concebida pela CCNC como espaço de transição entre a área urbana e a zona rural e não apenas como reserva de espaço para expansão urbana. A zona suburbana seria, como vimos anteriormente, uma ligação, não uma barreira. Através dela, o espaço urbano iria se diluindo até se converter em espaço rural, suavemente. Daí o fato de a rede de vias da zona suburbana se tornar menos densa à medida que se afastava da área urbana e se aproximava da zona rural. Daí também a inexistência de outro bulevar periférico, circunscrevendo a zona suburbana e separando-a da zona rural.

Nas seções suburbanas da margem direita do Arrudas, o vínculo com os arrabaldes também estaria presente. O arruamento da VIII seção suburbana tanto parecia ter como referência a Avenida Brasil, da vizinha XIII seção urbana quanto à velha estrada de Sabará. Na I seção suburbana o traçado das Ruas do Caraça e do Pirapetinga seguiam o caminho que galgava a Serra do Curral em direção a Nova Lima. Por fim, o acesso ao hipódromo se prolongava para além da IV seção suburbana em direção ao povoado do Calafate e às fazendas do Cercado e do Barreiro¹²¹.

De forma geral, os quarteirões e lotes das seções suburbanas propostas na *Planta Geral da Cidade de Minas* para a margem direita do Arrudas eram maiores e seu traçado não apresentava nenhuma praça, sugerindo então uma ocupação menos adensada e já, pela ausência de centralidades definidas, com características mais próximas da ocupação de uma zona rural (MINAS GERAES, 1895c).

Assim, podemos afirmar que a zona suburbana não foi apresentada na *Planta Geral da Cidade de Minas* como um aglomerado indistinto de ruas, quarteirões e lotes, tal como o *ejido* de La Plata. Sem dúvida, a estratégia de organização interna da zona suburbana, estando muito mais associada ao traçado, era diversa da proposta para a área urbana, que se

¹²¹ Respectivamente, são as atuais ruas Niquelina, no bairro de Santa Efigênia, Caraça e Pirapetinga, no bairro da Serra, e Platina, nos bairros do Prado e do Calafate (MINAS GERAES, 1895b; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).

apoiava no arranjo praça-edifício principal. Mas o arranjo espacial da zona suburbana projetava setores diferenciados, com áreas potencialmente mais ou menos adensadas, e estabelecia com clareza os eixos de articulação da nova cidade com seus arredores.

Por que o traçado atual dos bairros que ocupam a antiga zona suburbana é tão diverso do traçado proposto pela CCNC na *Planta Geral da Cidade de Minas*? Por dois motivos. Primeiro, o estabelecimento da zona colonial, que discutiremos adiante, impôs nova organização a uma extensa parte da zona suburbana, com a conseqüente adoção de um novo traçado, com organização espacial de características rurais. Em segundo lugar, o desenvolvimento do projeto das seções suburbanas pela CCNC não seguiu, como vimos acima nas colocações de Francisco Bicalho, o mesmo ritmo do detalhamento do plano das seções urbanas incluídas na faixa implantada pela CCNC.

Podemos imaginar que o detalhamento do traçado da zona suburbana, com o lançamento dos greides das ruas, o cálculo dos movimentos de terra, a determinação dos alinhamentos dos quarteirões e a definição das divisas dos lotes, não tenha sido completado até o encerramento das atividades da CCNC. O estudo detalhado do traçado das seções suburbanas que permaneceram sob a jurisdição da prefeitura, isto é, das que não foram incorporadas à zona colonial estabelecida pelo Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899, deve ter sido elaborado em grande parte após a extinção da CCNC, e possivelmente esteve sujeito a injunções políticas que o levaram a se converter num plano fragmentário, contribuindo para a imagem da zona suburbana como zona não planejada, de crescimento espontâneo e irracional.

O papel das circunstâncias políticas na organização espacial das seções suburbanas pode ser depreendido de um extenso memorial publicado em 16 de outubro de 1907, na Seção Alheia do *Diário de Notícias*. Sob o título *Perseguição*, José Francisco de Macedo¹²² queixava-se publicamente que a prefeitura se recusara a vender-lhe alguns lotes suburbanos “próximos à ponte que dá passagem ao matadouro”, no Alto da Floresta, VII seção suburbana, hoje o bairro de Santa Teresa (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

Segundo Macedo, os terrenos que pretendia adquirir eram “uma nesga de terra inabitável por não ser digna de construção”, um pequeno quarteirão resultante de um parcelamento irregular que dividiu o quarteirão 5 da VII seção suburbana através de uma rua “que não consta da planta cadastral”. Macedo imaginava incorporar a “nesga de terra

¹²² Segundo Abílio Barreto, José Francisco de Macedo ficou conhecido como Zé dos Lotes por ter comprado um grande número de lotes na cidade por preços ínfimos, já durante a fase de construção da nova capital (BARRETO, 1996, v. 2, 462). Quando escreve ao *Diário de Notícias*, Macedo dá a entender que, nos lotes que adquiriria da prefeitura, construía casas para vender ou alugar.

inabitável” aos seus terrenos no vizinho quarteirão 3. O propósito do prefeito, Benjamim Jacob, ao fazer o novo traçado e ao recusar-se a vender-lhe os lotes suburbanos era, de acordo com Macedo, dividir o terreno em "pequenos lotes para serem vendidos a operários", deixando claro o prefeito que seriam

improdutivas as tentativas de domínio de grandes propriedades na zona distrital da capital para antes de tudo acarinhar as pequenas propriedades, a classe dos operários, a classe dos que labutam diariamente para manutenção de uma existência penosa e cheia de entraves (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

Já o motivo real da recusa do prefeito seria, segundo Macedo,

a disposição combinada e de longa data de interceptar uma barreira aos meus desígnios, de sempre nulificar todas as minhas aspirações e de contrariar os meus desejos para melhorar meus haveres e condições (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

A argumentação de Macedo se desdobrava da crítica ao parcelamento feito pela prefeitura - que, em última análise, produziria lotes inadequados à construção de casas para os operários - à denúncia da alegada perseguição pessoal que lhe seria movida pelos funcionários municipais, passando pela crítica ao desrespeito, pela própria municipalidade, à *Planta Geral da Cidade de Minas*. De acordo com o ponto de vista de Macedo, a prefeitura teria cometido um erro técnico ao refazer de modo incompetente e irregular o parcelamento daquela parte da VII seção suburbana e a única forma de reparar esse erro seria vender-lhe os terrenos parcelados, pois estes somente poderiam ser edificadas, e portanto utilizados, se incorporados aos que ele, Macedo, já possuía no quarteirão vizinho. Subjacente à argumentação estava a idéia de que a nova rua, aberta em desconformidade com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, também deveria ser incorporada aos terrenos de Macedo, recompondo-se assim o traçado primitivo da área.

Em socorro da sua argumentação, Macedo publicava uma carta, depoimento de um construtor amigo seu, Joaquim Alves da Costa Cardoso, que havia obtido do antecessor de Benjamim Jacob a promessa de venda de terrenos no mesmo quarteirão 5 da VII seção suburbana. Quando Cardoso procurou a prefeitura para “receber a escritura”, o prefeito Benjamim Jacob recusou-se a honrar a promessa, uma vez que os terrenos em questão deveriam ser divididos e vendidos a operários. Os lotes foram demarcados, mas, para desgosto de Cardoso, logo começaram a ser vendidos a “empregados da prefeitura” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

Com base no episódio envolvendo Cardoso e o prefeito - em que terrenos úteis haviam sido entregues a funcionários municipais e não a operários - e a partir de seu próprio conflito com a prefeitura - no qual previa que terrenos inúteis seriam certamente abandonados, ficando os operários sem casas - Macedo concluía que Benjamim Jacob estaria demagogicamente manipulando os desejos e interesses da classe operária, “para assim captar a simpatia pública e elevar o conceito dos que governam, dos que superintendem os negócios públicos, à alto grau de admiração, respeito e veneração” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

Cardoso, que, frustrado, teria abandonado a cidade e se estabelecido em São Paulo, fazia em seu depoimento a Macedo apreciações ferinas sobre o procedimento dos funcionários da prefeitura. Segundo Cardoso, ambos estariam sendo prejudicados por não terem padrinhos em um lugar onde

o prefeito tem afilhados, o diretor de obras tem afilhados, o engenheiro tem afilhados, o agrimensor também os tem, e até - Santo Deus! - o ajudante do agrimensor e o fiscal têm afilhados (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907b, p. 2).

Assim, as críticas mais contundentes à prefeitura encontravam-se na carta de Cardoso. Provavelmente Macedo, citando as duras acusações formuladas pelo amigo, buscava atacar o prefeito e os funcionários municipais - do diretor de obras ao ajudante do agrimensor - sem prejudicar ainda mais seus negócios de compra e venda de terrenos e de construção de casas que, em última análise, dependiam da prefeitura.

De todo modo, a queixa de Macedo, mesmo com sua argumentação capciosa, expõe a ação da prefeitura na primeira década do século XX, modificando “a planta cadastral” em função de projetos políticos próprios e deliberadamente localizando na zona suburbana as moradias dos operários. O episódio corrobora a idéia de que a segregação teria se dado efetivamente pela gestão urbana e não por características incorporadas ao plano da CCNC. Expõe também o conflito entre a municipalidade, gestora do espaço urbano e, em tese, representante dos interesses coletivos, e os interesses privados, em particular dos que buscavam formar grandes propriedades de terras urbanas ou edificar grande número casas para venda ou aluguel.

A má vontade do poder público com empresários como Macedo e Cardoso talvez tivesse origem na forma como esses possivelmente conduziam seus negócios imobiliários. Pois, além da formação de reservas privadas de lotes urbanos e, principalmente, suburbanos, esses negociantes também estavam empenhados na produção de imóveis a baixo custo, não somente para venda como também para aluguel barato, dentro do mecanismo de produção do

espaço de moradia que Nabil Bonduki denomina produção rentista, na qual “o investimento visava à obtenção de uma renda mensal pelo uso do dinheiro” (BONDUKI, 1998, p. 46). Ainda segundo Nabil Bonduki, uma das principais características desse tipo de produção arquitetônica era o uso de todos os recursos e expedientes possíveis para reduzir o custo da obra, uma vez que a “construção barata era uma exigência intrínseca ao negócio, pois os níveis de remuneração dos trabalhadores não permitiam aluguéis elevados” (BONDUKI, 1998, p. 39). Assim, para garantir seus lucros, negociantes como Macedo e Cardoso tendiam a utilizar materiais de baixo custo e de baixa qualidade e a produzir habitações que não atendiam aos requisitos de salubridade e higiene que eram preconizados pelos higienistas, médicos e engenheiros que, no fim do século XIX, buscavam aplicar os conhecimentos técnicos e científicos da época na construção de edifícios e cidades que impedissem a proliferação de doenças como febre amarela, cólera e tuberculose.

As condições espaciais das moradias operárias em Belo Horizonte não são fáceis de serem determinadas com precisão, pois não há levantamentos nem registros precisos dessas habitações. Mas através da visão dos administradores públicos e da imprensa nos anos entre 1895 e 1929, que podemos encontrar especialmente em Adelman (1974, p. 152-162) e em Guimarães (1991, p. 64-128), sabemos que eram apontadas como principais deficiências dessas construções as péssimas condições de ventilação dos cômodos, a insuficiente incidência direta de luz solar nos seus interiores, a ausência de proteção contra a umidade vinda do solo, a falta de instalações sanitárias, o abastecimento de água precário.

Segundo Adelman, na nova cidade

the absence of old townhouses and the existence of a municipal ordinance prohibiting the erection of cortiços led enterprising mineiro slumlords to the barracão and casa de cômodos. Usually the barracão was little more than an improvised shack or a series of them at the rear of private homes, stores, warehouses, stables or workshops. Occasionally individuals, anxious to profit from their vacants lots, filled the empty site with two or three barracões. The casa de cômodos occupied the interior of a city block. In this type of dwelling, a one-story grouping of rooms faced inward on a central court, Labelled by its owners as casas de cômodos this design differed in name only from the classic cortiços of the Federal District and paulista capital (ADELMAN, 1974, p. 153, destaques em português no original)¹²³.

¹²³ Traduzindo livremente: "a ausência de casas velhas e a existência de um decreto municipal proibindo a construção de cortiços voltou os empreendedores donos de imóveis baratos para o barracão e a casa de cômodos. Usualmente, o barracão era pouco mais que um casebre ou uma série deles nos fundos de casas particulares, lojas, armazéns, cocheiras ou oficinas. Ocasionalmente, pessoas, ansiosas em aproveitar seus lotes vagos, preenchiem os espaços vazios com dois ou três barracões. A casa de ômodos ocupava o interior de um quarteirão urbano. Nesse tipo de moradia, um grupo de cômodos de um pavimento se abria para um pátio central. Batizados por seus proprietários como casa de cômodos, esses arranjos diferiam dos clássicos cortiços do Distrito Federal e da capital paulista apenas no nome" (ADELMAN, 1974, p. 153, tradução nossa).

Guimarães procurou definir com maior precisão os tipos característicos de moradia do trabalhador na nova capital:

cafuas são casas de barro, cobertas de capim; os barracos são feitos de tábuas, cobertos de capim ou zinco e ambos podem estar localizados ou não em áreas invadidas. Barracões são construções de alvenaria levantadas, em geral, nos fundos de outras casas (GUIMARÃES, 1991, p. 64-65).

A autora salienta que, pelo fato de a cidade ter sido planejada e construída já dentro de um quadro de valorização dos preceitos de higiene e salubridade que dominavam a ciência e a engenharia no fim do século XIX, a princípio não existiram em Belo Horizonte cortiços como os que então havia nos bairros centrais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Nessas cidades, a partir da década de 1880, velhas casas foram subdivididas em cômodos para abrigar imigrantes estrangeiros e brasileiros, chegados à cidade em busca de trabalho no comércio e nas indústrias nascentes. Os cortiços assim surgidos se caracterizaram por suas péssimas condições de conforto, salubridade e higiene e foram associados aos surtos epidêmicos e às altas taxas de mortalidade da população urbana que marcaram o fim do Império e os primeiros anos da República.

Em Belo Horizonte, o poder público, ou seja, o governo mineiro e a prefeitura, sem precisar combater cortiços e epidemias, buscou pensar espaços de moradia para os operários. O objetivo era manter na cidade a força de trabalho necessária para a construção civil, para a indústria e para os serviços domésticos. Segundo Guimarães,

havia o interesse do governo em garantir a permanência da mão-de-obra necessária à construção da cidade. Em decorrência das sucessivas crises econômicas acompanhadas de desemprego, era grande o movimento de vaivém da população trabalhadora, registrando-se ondas de êxodo e de imigração (GUIMARÃES, 1991, p. 98).

A prefeitura, por um lado, adotava medidas sanitárias de caráter normativo, procurando impor condições adequadas de salubridade e higiene para todas as moradias, inclusive as dos trabalhadores. Por outro lado, buscava definir trechos da área urbana, ou seja, dentro do espaço da cidade delimitado pela Avenida do Contorno, que pudessem ser ocupados pelos segmentos mais pobres da população.

Já por volta de 1900, a prefeitura começou a conceder lotes gratuitos a operários na VIII seção urbana. Conhecida como Barro Preto, essa parte da área urbana estava situada fora da faixa implantada pela CCNC e não tinha qualquer infra-estrutura. Os lotes concedidos

foram demarcados, mas não havia rede de abastecimento de água nem serviços de esgoto. O Decreto n. 1.516, de 2 de maio de 1902, oficializou a área definida pelas Avenidas Cristóvão Colombo, Amazonas, Itacolomi e do Contorno¹²⁴, ou seja, a VIII seção urbana, como área destinada à residência provisória de operários, enquanto reservava uma parte da VIII seção suburbana, atualmente o bairro de Santa Efigênia, para as moradias das praças da Brigada Policial. A prefeitura estabeleceu mecanismos de cessão de terrenos que buscavam permitir que trabalhadores pobres construíssem casas dentro de um padrão estético e tecnicamente aceitável, abandonando, então, os aglomerados de casucas que, desde os dias da CCNC, tinham sido moradia desses operários (ADELMAN, 1974, p. 105-110; GUIMARÃES, 1991, p. 101-102).

A delimitação dessa área para concessão de lotes a operários parece ter sido o modo encontrado pela prefeitura para evitar que a cidade concebida como modelar fosse maculada pelas moradias precárias daqueles que, mesmo não tendo os recursos financeiros para comprar um terreno e nele erguer sua casa dentro dos padrões considerados como ideais e necessários pelas autoridades, insistiam em permanecer na nova cidade e nela buscar sua parte no sonho de prosperidade por ela mesma anunciado. Como dissemos acima, a permanência desses operários na nova cidade era do interesse de muitos integrantes das classes altas. Adelman lembra-nos que:

*[...] a compelling factor in the land giveaway was pressure from economic groups anxious to maintain a stable and readily available labor reserve in the capital*¹²⁵ (ADELMAN, 1974, p. 109, tradução nossa).

Paradoxalmente, a concessão de lotes gratuitos aos operários na VIII seção urbana não se fez acompanhar da implantação da infra-estrutura que poderia assegurar melhores condições de vida aos seus moradores, como abastecimento de água, serviços de esgoto e fornecimento de energia elétrica. Como resultado, o Barro Preto converteu-se rapidamente na parte da cidade que tinha as piores condições sanitárias. Segundo Adelman,

disease stalked the shantytown. Until 1909 Barro Preto had the highest infant mortality rate in the city. Residents relied on the polluted Arrudas

¹²⁴Nesse trecho, entre a atual Praça Raul Soares e a Avenida do Contorno, a Avenida Cristóvão Colombo teve seu nome mudado para Avenida Bías Fortes. A Avenida Itacolomi é hoje chamada Avenida Barbacena (MINAS GERAES, 1895c; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).

¹²⁵ Traduzindo livremente: "[...] um fator determinante na concessão de terra foi a pressão de grupos econômicos ansiosos em manter uma reserva de trabalho estável e prontamente disponível na capital" (ADELMAN, 1974, p. 109, tradução nossa).

*stream for water which in turn produced gastrointestinal infections*¹²⁶
(ADELMAN, 1974, p. 107).

Em 1909, o Decreto n. 2.486, de 30 de março, estabeleceu novas bases para a concessão de lotes gratuitos aos operários da cidade. Seus dispositivos foram marcados por grandes restrições aos direitos de propriedade: somente seria concedido um lote por requerente; os lotes concedidos não poderiam ser hipotecados nem vendidos; apenas as benfeitorias poderiam ser transferidas, mesmo assim entre operários e com a licença da prefeitura; as casas deveriam ser construídas no prazo máximo de quatro anos, obedecendo aos requisitos estabelecidos no Regulamento de Construções em vigor desde março de 1901; e as casas somente poderiam ser alugadas a operários (GUIMARÃES, 1991, p. 108-110).

Essas restrições ao direito de propriedade eram acompanhadas pela delimitação estrita de uma área destinada exclusivamente à moradia de operários, que nada mais era que a redução sensível da área delimitada em 1902, na VIII seção urbana. A *área operária* ficava agora limitada pelas Avenidas Paraopeba, Cristóvão Colombo e do Contorno e pelas ruas Rio Grande do Sul e Barbacena¹²⁷, abrangendo apenas 17 quarteirões, enquanto a área destinada em 1902 à concessão gratuita de lotes aos operários englobava 43 quarteirões, sendo quatro deles reservados e 39 loteados, com 651 lotes (QUADRO 4, apêndice).

A *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, elaborada em 1928, nos mostra que a demarcação dos lotes nos 17 quarteirões da área operária, estabelecida na VIII seção urbana, obedeceu aos padrões definidos na *Planta Geral da Cidade de Minas*, feita pela CCNC, com ajustes pontuais. Ainda assim, havia uma desconformidade importante e eloqüente: a Praça das Escolas, que envolveria quatro grandes prédios escolares, não foi implantada e o espaço reservado a esse conjunto urbano foi ocupado por quatro quarteirões quadrangulares, com 24 lotes cada um¹²⁸.

Seguindo o plano da CCNC, os lotes demarcados na área operária teriam, em geral, 600m². Pelo que podemos observar na *Planta Geral da cidade de Bello Horizonte*, de

¹²⁶ Traduzindo livremente: "as doenças tomaram conta do assentamento. Até 1909, o Barro Preto teve o maior índice de mortalidade infantil na cidade. Seus moradores dependiam do poluído ribeirão do Arrudas para obter água que, em contrapartida, provocava infecções gastrointestinais" (ADELMAN, 1974, p. 107, tradução nossa).

¹²⁷ A Rua Barbacena é hoje chamada Rua Tenente Brito Melo (MINAS GERAES, 1895c; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).

¹²⁸ No plano da CCNC, não está claro a que tipo de escola destinavam-se esses quatro edifícios. A *Planta Geral da Cidade de Minas* também previa a construção de outras duas escolas, na Praça da República, junto ao Palácio do Congresso Mineiro e ao Palácio da Justiça (MINAS GERAES, 1895c).

1928, o número total de lotes demarcados seria 339. Em 1929, apenas 35 desses lotes estavam vagos, ou seja, aproximadamente 10% do total demarcado. Destes, 17 tinham frente para a Rua Mato Grosso, ou seja, eram terrenos às margens do córrego do Barro Preto. A prefeitura possivelmente evitou fazer concessão desses terrenos enquanto não se fizessem obras de drenagem¹²⁹ (BELLO HORIZONTE, 1929a).

Apesar de reduzir a área destinada à concessão de lotes aos operários, o Decreto n. 2.486, de 30 de março de 1909, permitia que o governo mineiro, por recomendação do prefeito de Belo Horizonte, definisse outras áreas da cidade onde também poderiam ser concedidos lotes a trabalhadores. Isso poderia indicar que o governo estadual buscava estabelecer um padrão claro e permanente de cessão de lotes aos operários.

Mas quem seriam os operários que o Estado procurava favorecer?

O Decreto n. 2.486 estabelecia três exigências básicas para a concessão de lotes na área operária, que denotam como as classes dominantes idealizavam o bom operário. Os lotes só poderiam ser concedidos àqueles que provassem tirar seu sustento de trabalhos manuais, em qualquer arte ou ofício, que provassem ser moradores da cidade há pelo menos dois anos e que tivessem bons costumes e fossem trabalhadores dedicados.

Assim, podemos ver que o poder público buscou, no fim da primeira década do século XX, estabelecer uma política que permitia aos operários o acesso a lotes urbanos mas nos termos que as classes dominantes julgavam adequados à manutenção da ordem e de modo a assegurar o fornecimento da mão-de-obra necessária à indústria, à construção civil e aos trabalhos domésticos.

O Decreto n. 2.486 abriu caminho para a consolidação do Barro Preto como espaço de vida dos operários, mas não foi um instrumento eficaz para possibilitar o acesso à moradia para os integrantes das classes mais pobres. Também não foi suficiente para impedir invasões de terrenos pertencentes ao poder público na área urbana nem para evitar que se disseminasse a construção de barracões nos fundos dos lotes urbanos e suburbanos, atrás de edifícios já ocupados.

Podemos afirmar que o principal efeito da criação da área operária foi a consolidação de um modo de ocupação segregativa do espaço da cidade. Um modo que não estava necessariamente presente na concepção básica do espaço urbano da Cidade de Minas,

¹²⁹ O córrego do Barro Preto, que tinha sua nascente na encosta acima dos quarteirões da área operária, somente foi canalizado no fim dos anos 1920 e corria poluído até desaguar no córrego do Leitão, na esquina da Avenida Bias Fortes com as ruas Mato Grosso e dos Tupis, ponto onde o canal do Leitão faz uma curva em ângulo reto, antes de desembocar no ribeirão do Arrudas (BELLO HORIZONTE, 1929a).

formulada pela CCNC, mas que a partir do plano proposto foi sendo construída pelos grupos que dominavam a política e a economia da nova cidade e do estado.

Desde o início do processo de mudança da capital, o governo mineiro buscou assegurar o controle da planificação e da construção da nova cidade e, após a inauguração, da gestão urbana da Cidade de Minas. Lembramos que a gestão urbana é o conjunto de medidas tomadas para dar execução a um plano previamente proposto, ou seja, para administrar os processos de implementação desse plano. Refere-se essencialmente ao presente e é marcada pelas inter-relações entre as disposições preconizadas pelo plano e os interesses, tanto coletivos quanto privados, que se apresentam no cotidiano da vida da cidade. Essas inter-relações levam a ajustes e adaptações, muitas vezes extensas, das propostas apresentadas inicialmente, em um processo de reinvenção do próprio plano (SOUZA, 2004).

O controle do governo mineiro sobre o processo de planificação foi, como vimos, exercido sobre os trabalhos da CCNC através da colocação de demandas e de mecanismos de aprovação das soluções urbanísticas apresentadas e foi marcado por embates entre o secretário da Agricultura e Aarão Reis. No período da construção, já em um quadro de dificuldades financeiras, o controle do governo mineiro sobre o empreendimento parece ter se estreitado e se fez presente a gestão urbana, a cargo da 3^a Divisão da CCNC, através, principalmente, da concessão de terrenos a particulares e do licenciamento prévio das edificações privadas.

Com a inauguração da nova cidade e a imediata extinção da CCNC, o governo mineiro procurou organizar a administração municipal, assegurando para si o controle do governo local e, conseqüentemente, da gestão urbana. É importante salientar que inicialmente coube à Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas prosseguir as obras de implementação do plano, enquanto a prefeitura ficou responsável pela gestão dos espaços urbanos e suburbanos da faixa implantada pela CCNC.

Organizado o governo local, a gestão urbana se fez basicamente através da concessão, gratuita ou onerosa, de terrenos e por meio da aprovação de um conjunto abrangente de normas legais que buscaram regular o uso dos espaços da cidade, tanto públicos quanto privados, e que, para isso, procuraram impor aos habitantes da nova capital, novos hábitos, novos padrões de comportamento, novas normas de conduta e novas formas de se relacionar com espaços urbanos. Desse modo, a gestão urbana foi construída no sentido de fazer da nova capital um ambiente moderno e modernizador, levando adiante o projeto de grande cidade delineado pelo poder público já nos debates do Congresso Constituinte de 1891.

Dois sentidos podem ser discernidos na gestão urbana conduzida pelo governo mineiro. Como empreendimento de modernização em moldes urbanos, os novos ambientes urbanos deveriam contribuir para transformar a sociedade mineira. Para essa renovação, o governo mineiro, como administrador da capital, deveria, por um lado, atrair para a nova cidade todos os que pudessem compartilhar o projeto de modernização urbana.

Por outro lado, o governo mineiro deveria zelar para que todos os habitantes da nova cidade compreendessem os novos códigos propostos e acatassem as novas normas de conduta. Daí o sentido pedagógico do arranjo espacial proposto no plano e, veremos, de algumas normas legais adotadas nos anos que se seguiram à inauguração da Cidade de Minas. Daí, também o surgimento, no contexto da gestão urbana, de novos planos e de normas que resultaram na segregação, no espaço da cidade, das diferentes camadas da população. Em uma sociedade hierarquizada, egressa do escravismo, a formação dos espaços da cidade foi também marcada por medidas que, na prática da gestão urbana, dividiram a nova capital segundo as camadas sociais.

Entre dezembro de 1897 e setembro de 1899, o Estado instituiu o governo local da Cidade de Minas, vinculando a administração municipal ao governo mineiro. O processo teve origem na própria Lei n. 3, adicional à Constituição mineira, de 17 de dezembro de 1893, que, ao determinar a construção da Cidade de Minas, atribuiu ao presidente do Estado "a direção administrativa e econômica do município da capital até ulterior deliberação do Congresso". Com base nessa Lei n. 3, o governo mineiro criou a CCNC, em fevereiro de 1894 - já determinando que esta fosse extinta logo após a transferência do governo para a nova capital - e a prefeitura da Cidade de Minas, em 29 de dezembro de 1897 (MINAS GERAES, 1898, 24-26). Ao presidente do Estado cabia nomear livremente o prefeito e, ao longo da Primeira República, este tornou-se, na prática, um dos principais membros do governo mineiro, ao lado dos secretários de Estado e do chefe de polícia.

Ao criar a prefeitura, o presidente do Estado, Bias Fortes, instaurou o governo local da Cidade de Minas em termos muito distintos da organização municipal adotada para o restante do estado pela Lei n. 2, adicional à Constituição mineira, de 14 de setembro de 1891. Nos municípios do estado, o governo local estava a cargo de Câmaras municipais, com funções executivas e deliberativas, formadas por vereadores eleitos diretamente pelo povo a cada triênio. As funções executivas cabiam ao chamado *agente executivo do município*, que também era, em geral, mas não obrigatoriamente, o presidente da Câmara municipal. Para organizar os trabalhos deliberativos e conduzir os serviços municipais, eram estabelecidas comissões permanentes, compostas de três vereadores. Comissões temporárias, compostas ou

não de vereadores, também podiam tratar de assuntos específicos da administração local¹³⁰ (LOPES, 1903, p. 68, 111, 199-200).

A criação do Conselho Deliberativo da cidade, pela Lei mineira n. 275, de 12 de setembro de 1899, consolidou o arranjo institucional do governo local da nova capital. Composto de sete membros eleitos pelo povo, caberia a esse conselho apenas votar impostos e aprovar os orçamentos municipais. Seus poderes, portanto, eram muito mais limitados do que os da câmara municipal de qualquer outro município mineiro, assim como era reduzida a autonomia do prefeito face ao presidente do Estado¹³¹. Escrevendo em 1903, o então presidente do Conselho Deliberativo, Levindo Lopes, caracterizou o governo local belo-horizontino: "a administração do município da capital é, pois, exercida pelo governo [mineiro], pelo Conselho [Deliberativo] e pelo prefeito" (LOPES, 1903, p. 68).

Entre outubro de 1898 e setembro de 1902, o governo mineiro aprovou um extenso conjunto de decretos regulando diferentes aspectos da vida cotidiana dos moradores, do uso dos espaços públicos e privados e do comportamento dos habitantes da cidade. Aprovando o Decreto n. 1.118, em 22 de março de 1898, o governo mineiro regulamentou o principal mecanismo de gestão urbana, as condições para concessão, venda e aforamento de lotes urbanos e suburbanos pela prefeitura. Em 31 de outubro, ampliando o controle administrativo sobre a vida urbana, o governo mineiro aprovou o Decreto n. 1.211, estabelecendo as posturas municipais, definidas por Levindo Lopes como "leis de polícia municipal", ou seja, conjunto de regras que visavam assegurar a ordem pública (LOPES, 1903, p. 152; MINAS GERAES, 1899d). Raquel Rolnik salienta que, nas últimas décadas do século XIX, com a adoção dos códigos de posturas procurou-se redefinir o espaço público no contexto da transição de uma ordem escravista para uma ordem burguesa, impondo novos limites entre os domínios do privado e do público (ROLNIK, 1999, 32-35).

O Decreto n. 1.211, para além de ordenar o uso do espaço público, reformou o mecanismo de concessão de lotes, descartando o aforamento e consagrando a compra como modo de aquisição dos terrenos urbanos e suburbanos. Essa providência, aparentemente

¹³⁰ Nos mecanismos desse sistema de governo local, que vigorou nos municípios mineiros até 1930 e era nitidamente derivado da organização municipal estabelecida pela Lei de 1º de outubro de 1828, Otavio Soares Dulci identificou características parlamentaristas (DULCI, 1999, p. 263). Apenas a capital do estado e algumas estâncias municipais eram então governadas pelo então chamado sistema de prefeitura.

¹³¹ Nas condições da república oligárquica da época, a eleição dos conselheiros não assegurava representatividade ao Conselho Deliberativo nem conferia caráter democrático ao governo local. O cargo de prefeito da capital e as cadeiras do Conselho Deliberativo foram muitas vezes ocupados por políticos mais jovens do PRM, que deveriam ganhar experiência para galgar posições partidárias (LE VEN, 1977, p. 119-134).

ditada pelas conveniências financeiras do governo mineiro, reforçou uma condição fundamental para que a configuração dos espaços da cidade se fizesse de modo a impor uma nítida demarcação social: só teria acesso às áreas mais valorizadas aqueles que pudessem pagar à vista o preço dos terrenos.

Finalmente, o arcabouço legal se completa através de dezenove decretos do presidente do Estado que, entre 1900 e 1902, regularam os serviços municipais e estabeleceram normas que buscavam ordenar a ocupação e o uso dos espaços da cidade, tanto públicos quanto privados, tanto urbanos quanto suburbanos. Esses decretos abrangem diversos aspectos da vida cotidiana dos moradores da cidade. A simples enunciação das matérias que regulamentam nos mostra que boa parte esse arcabouço legal buscava impor novos hábitos e novos padrões de comportamento aos moradores ou demarcar espaços socialmente segregados. Assim, foram objeto dessa legislação: as posturas municipais; a concessão de lotes urbanos e suburbanos; o serviço funerário; o funcionamento de um teatro; as instalações sanitárias prediais; a higiene dos espaços públicos e privados; o funcionamento do cemitério e do mercado e do matadouro; a circulação de veículos; os serviços de energia elétrica e de telefonia; o comércio de aves; a presença e a conduta de mendigos nas ruas da cidade; o registro de cães e cabritos; os padrões para construção e a demolição de edifícios; o funcionamento das lojas; o uso de motores a vapor; a caça e a pesca no município; a armazenagem e o uso de explosivos e de inflamáveis; por fim, as linhas de bonde (LOPES, 1903, p. 152).

Ainda que, provavelmente, algumas dessas normas não tenham tido aplicação efetiva ou não tenham perdurado por muito tempo, o esforço de regulamentar a vida urbana é patente. As datas de aprovação desses decretos nos permitem identificar quatro fases na construção dessa regulamentação da vida urbana. Em uma primeira fase, logo após a posse do presidente Francisco Silviano Brandão, foi decretado, em outubro de 1898, um conjunto abrangente de normas, as posturas municipais. Na segunda fase, em 1900, após Bernardo Monteiro ter sido nomeado prefeito da Cidade de Minas, foram definidas normas de higiene e de uso dos espaços públicos. Na terceira fase, em 1901, regulamentou-se as construções particulares, ou seja, condicionou-se o uso dos espaços privados, estabelecendo-se padrões construtivos relativamente complexos e caros. Finalmente, na quarta fase, já no governo do vice-presidente do Estado, Costa Sena, procurou-se garantir a segurança dos moradores da cidade e novamente buscou-se redefinir as formas de concessão e de aquisição de terrenos, urbanos e suburbanos, que, como vimos, seriam o principal instrumento de gestão urbana nas duas primeiras décadas do século XX. No quadro 5, apêndice, está relacionada em ordem

cronológica a legislação urbana aprovada pelo Congresso Mineiro ou decretada pelo presidente do Estado entre 1893 e 1902 (QUADRO 5, apêndice).

Verificamos, portanto, que a gestão urbana teve peso considerável nos processos de formação dos espaços da cidade, reforçando a idéia de que o plano, em si, orientou mas não determinou o modo como se deram tais processos. A gestão urbana implicou a transformação do arranjo espacial já nos momentos iniciais de implantação da faixa destinada aos primeiros moradores da cidade. Tanto na área urbana quanto na zona suburbana, os espaços foram sendo estabelecidos, ora nos termos do plano, ora modificando-o. Modificação mais extensa viria a ocorrer nos subúrbios, através da articulação à nova cidade do empreendimento de modernização agrária, a zona colonial, que fez com que a formação dos espaços de parte considerável da cidade se desse segundo pressupostos que não estavam contemplados no plano da CCNC. Para compreendermos melhor o modo como os subúrbios se formaram precisamos discutir, portanto, a formação da zona colonial. Antes, porém, interessa-nos conhecer as diferentes interpretações construídas sobre a primeira periferia de Belo Horizonte.

Abordaremos, então, as características básicas dos espaços que muitos autores têm identificado como o lugar dos pobres proposto pelo plano da CCNC. Para essa discussão, passaremos em revista as formas como os subúrbios foram tratados por dois grupos de estudiosos. O primeiro, composto por engenheiros, arquitetos e urbanistas, foi levado a problematizá-los como cenário do impressionante crescimento urbano que teve início nos anos 1920 e que, na opinião de alguns autores, levou o plano da CCNC ao fracasso.

O segundo grupo, formado por sociólogos e historiadores, apontou as diferenças entre os espaços de vida das camadas médias e altas, situados nas áreas centrais da cidade, dotados de infra-estrutura urbana e privilegiados pelas políticas públicas, e os espaços de vida das camadas mais baixas, espalhados pelas áreas além da Avenida do Contorno, carentes de redes de água, esgotos, transportes e outras comodidades modernas e pouco contemplados pelos investimentos do poder público. Esses pesquisadores compreenderam que o brutal contraste entre bairros centrais e suburbanos apresentava Belo Horizonte como uma cidade marcada pela desigualdade e pela segregação social.

Veremos, também, que à primeira periferia da cidade efetivamente coube pouco espaço nas obras desses pesquisadores, apesar de suas reflexões na maioria das vezes partirem dessa periferia, paradoxalmente fazendo dos subúrbios de Belo Horizonte, onde durante décadas viveu a maior parte dos habitantes da cidade, *terrae incognitae*.

Capítulo 4

OLHARES SOBRE OS SUBÚRBIOS

As características básicas da zona suburbana e da zona de sítios foram apresentadas na *Planta Geral da Cidade de Minas* e em alguns outros documentos cartográficos produzidos pelo Escritório Técnico da CCNC, compondo o que podemos chamar plano da CCNC¹³². Aarão Reis não fez acompanhar esse plano de um memorial descritivo ou de um relatório em que estivesse exposto o processo de projeto efetivamente adotado no Escritório Técnico e no qual se apresentassem informações mais detalhadas sobre a organização espacial proposta, sobre o uso e a destinação dos espaços projetados e sobre as estratégias de implantação dos espaços e de expansão urbana. Apenas registrou no Ofício n. 26, de 23 de abril de 1895, através do qual encaminhou ao governo mineiro o plano da nova capital, para aprovação oficial, considerações muito sucintas sobre esses temas, fazendo desse ofício um pequeno e lacônico memorial descritivo do plano da CCNC. Portanto, para se estudar a concepção de cidade e a organização espacial propostas no plano da nova capital, é importante tomar como fontes a *Planta Geral da Cidade de Minas*, os documentos cartográficos e o Ofício n. 26. Esse esforço foi, com maior ou menor rigor, empreendido por vários historiadores, arquitetos e urbanistas que buscaram entender a concepção espacial proposta pela CCNC.

O olhar desses pesquisadores foi, quase sempre, atraído pela regularidade do traçado da área urbana. A maioria também registrou o contraste entre esse traçado geometricamente ordenado e a irregularidade que marca o arranjo espacial proposto na *Planta Geral da Cidade de Minas* para a periferia situada além da Avenida do Contorno. A partir desse ponto em comum, ou seja, da percepção dessa organização espacial peculiar que associou uma área urbana regular e simétrica a subúrbios de traçado aparentemente desordenado e caótico, cada um desses historiadores, arquitetos e urbanistas interpretou a

¹³² Em especial na *Planta Topográfica da Cidade de Minas*, em escala 1:4.000 e na *Planta Geral da Cidade de Minas, organizada sobre a planta geodésica, topográfica e cadastral do Belo Horizonte*, em escala 1:10.000 (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895d).

concepção proposta pela CCNC. Aqui, discutiremos um ponto específico dessas interpretações - a concepção das áreas periféricas -, buscando responder a uma questão básica: como a historiografia de Belo Horizonte tem abordado os subúrbios da cidade? Em especial, como historiadores, arquitetos e urbanistas trataram a concepção da chamada zona suburbana e das outras áreas periféricas da nova cidade, ou seja, a zona de sítios e o restante da zona rural?

Escrevendo nos anos 1930, Abílio Barreto pouco tratou dos subúrbios. Para ele, parece ter sido irrelevante analisar o arranjo e o traçado da cidade. Abílio Barreto limitou-se a transcrever no segundo volume do seu *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*, publicado em 1936, o Ofício n. 26 e uma lista dos nomes dos logradouros da nova cidade (BARRETO, 1996, v. 2, p. 250-256). Interessou a Barreto descrever a marcha da ocupação dos espaços da cidade, privilegiando a área urbana e apenas registrando, esporadicamente, vendas de lotes suburbanos e o licenciamento e a construção dos primeiros edifícios na zona suburbana. Assim, a visão que Barreto nos deu da organização espacial proposta para a nova cidade e seus subúrbios, além da publicação de várias plantas do acervo legado pela CCNC, foi apenas aquela proporcionada pela transcrição da sucinta descrição de Aarão Reis, apresentada no Ofício n. 26:

foi organizada a *planta geral da futura cidade* dispendo-se na parte central, no local do atual arraial, a área urbana de 8.815.382m², dividida em quarteirões de 120m x 120m pelas ruas, largas e bem orientadas, que se cruzam em ângulos retos, e por algumas avenidas que as cortam em ângulos de 45°. Às ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessária para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carris e os trabalhos da colocação e reparações das canalizações subterrâneas. Às avenidas fixei a largura de 35m, suficiente para dar-lhes a beleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar à população. Apenas a uma das avenidas - que corta a zona urbana de norte a sul, e é destinada à ligação dos *bairros* opostos, dei a largura de 50m, para constituí-la em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população, quanto possível, a ir-se desenvolvendo do centro para a periferia, como convém à economia municipal, à manutenção da higiene sanitária e ao prosseguimento regular dos trabalhos técnicos. Essa zona *urbana* é delimitada e separada da *suburbana* por uma avenida de contorno, que facilitará a conveniente distribuição dos impostos locais, e que, de futuro, será uma das mais apreciadas belezas da nova cidade. A zona *suburbana*, de 24.930.803m² - em que os quarteirões são irregulares, os lotes de áreas diversas, e as ruas traçadas de conformidade com a topografia e tendo apenas 14m de largura - circunda inteiramente a *urbana*, formando vários *bairros* e é, por sua vez, envolvida por terceira zona de 17.474.619m² reservada aos sítios destinados à pequena lavoura (REIS, 1895b, p. 59, grifos do autor¹³³).

¹³³ Esse trecho do Ofício n. 26, também citado por vários autores, está transcrito na página 251 do volume *Belo Horizonte: memória e descritiva* (BARRETO, 1996, v. 2, p. 251).

Entretanto, ainda que sem efetivamente analisar o plano da CCNC e apenas descrevendo a maneira como se deu a formação dos espaços da cidade, Barreto apresentou pelo menos um aspecto da ocupação inicial dos subúrbios: a construção do que o historiador denomina "vilas de casinhas", habitações simples, formando pequenos conjuntos, construídas em áreas da zona suburbana por empresários, alguns deles ex-funcionários da CCNC, para serem alugadas a trabalhadores pobres (BARRETO, 1996, v. 2, p. 638). No seu *Resumo histórico de Belo Horizonte*, publicado em 1950, Barreto acrescentou mais informações, ainda que pouco aprofundadas, sobre essas "vilas de casinhas". Essas moradias de aluguel logo foram "envolvidas pelas habitações suburbanas", enquanto as áreas destinadas a sítios para pequena lavoura foram divididas em colônias agrícolas. A seguir, sempre sucintamente, Barreto descreveu a transformação desses núcleos coloniais em bairros suburbanos: "emancipadas essas colônias, mais tarde, tiveram os seus terrenos subdivididos em quarteirões e lotes, que se povoaram rapidamente" (BARRETO, 1950, p. 178-179). Assim, podemos dizer que Barreto entendeu a concepção proposta pela CCNC para os subúrbios como os espaços destinados aos bairros suburbanos e aos sítios de pequena lavoura, nos termos do Ofício n. 26. Podemos reconhecer, também, que não escapou ao historiador a expansão urbana ocorrida nas áreas periféricas entre 1897 e o fim dos anos 1940. Porém, Barreto não procurou analisar como se deu essa expansão, talvez por se tratar então de um processo em curso, cuja avaliação caberia, por certo, aos especialistas no assunto: os engenheiros e os arquitetos, ou seja, os primeiros urbanistas da cidade.

Pois nos anos 1930 e 1940, período em que Barreto escreveu boa parte da sua obra historiográfica, tornou-se óbvio para vários engenheiros e arquitetos belo-horizontinos - alguns deles técnicos da prefeitura, outros ligados à Escola de Engenharia da Universidade de Minas Gerais (UMG), quase todos eles membros da Sociedade Mineira de Engenheiros (SME) - e também para parte das elites empresarial e intelectual locais que a desordenada expansão urbana que, desde os meados da década de 1920, caracterizava o crescimento de Belo Horizonte estava em flagrante contradição com o fato de a cidade ter sido criada com base em um planejamento prévio. Tornou-se claro, também, que essa expansão urbana teria ocorrido do modo como ocorreu porque, ao longo de quatro décadas, o plano inicial da cidade deixara de ser observado. As reflexões de alguns desses engenheiros e arquitetos nos permitem compreender como esses profissionais que buscavam entender a cidade para ordenar a expansão urbana avaliaram a concepção proposta no plano da CCNC para as áreas

periféricas da Cidade de Minas e abordaram a organização espacial que efetivamente se configurou nos espaços dos subúrbios.

Primeiramente abordaremos dois textos produzidos pelo engenheiro, urbanista e professor da Escola de Engenharia da UMG, Lincoln de Campos Continentino. Uma visão analítica dos espaços formados nas áreas periféricas pode ser encontrada em um texto escrito em 1935 e publicado em 1937, *Plano de urbanismo de Belo Horizonte*. Nesse texto, Lincoln Continentino encaminhava ao presidente da Comissão Técnica Consultiva de Belo Horizonte, José Soares Mattos, uma proposta para a elaboração de um novo plano urbanístico para cidade, que pudesse orientar a expansão urbana e corrigir erros decorrentes da desconsideração do plano da CCNC e do crescimento descontrolado da cidade.

Continentino apresentou uma combinação de diagnóstico de problemas urbanos com esboço de diretrizes para a elaboração do plano urbanístico propriamente dito, dando especial destaque à identificação dos problemas decorrentes da ocupação desordenada das áreas periféricas. Sendo esse texto dirigido a um conselho de assessoramento do prefeito, Continentino evitou criticar de forma ostensiva os técnicos da prefeitura e os ex-administradores da cidade. Talvez por isso, pouco comentou o plano da CCNC: "[...] um plano geral que, embora falho em certos pontos, é excelente sob outros aspectos" (CONTINENTINO, 1937, p. 344). Observando o modo caótico como foi feito o parcelamento de grandes áreas na periferia da cidade, Continentino apresentou os subúrbios como o lugar da desordem urbana, espaço ocupado por extensas subdivisões de terrenos suburbanos e rurais, feitas sem nenhum critério técnico e sem observar qualquer planificação geral: "em relação à subdivisão de terrenos, convém lembrar que as vilas existentes nos arredores da capital constituem verdadeiros atentados às regras mais mezinhas de urbanismo" (CONTINENTINO, 1937, p. 339). De acordo com a argumentação de Continentino, a situação caótica apontada nos subúrbios não seria necessariamente decorrente de falhas no planejamento feito inicialmente pela CCNC nem da negligência da administração pública. Toda a responsabilidade das mazelas decorrentes do frenético crescimento urbano dos anos 1925-1935 era atribuída pelo urbanista aos proprietários dos terrenos suburbanos que promoveram, através da subdivisão de suas glebas, o estabelecimento das chamadas vilas¹³⁴,

¹³⁴ Em Belo Horizonte, a partir dos anos 1920, vila passou a designar bairros periféricos, de extensão variada, com pouca ou nenhuma infra-estrutura urbana, divididos em lotes de pequena extensão, que comportavam a construção de casas de pequeno porte. A especulação imobiliária marcou o surgimento e a difusão dessas vilas, que se espalharam pela periferia da cidade.

projetadas sem nenhum critério urbanístico. Esclarecendo a sua posição, Continentino afirmou que buscava apontar os problemas da cidade para

encontrar uma solução para impedir a continuação dos erros e remediar os existentes. Essa será dada pelo plano de urbanismo, que resolve os problemas levando em consideração todos os fatores que exerçam, de fato, influência sobre os mesmos. E a solução será dada depois de estudado o assunto, ao mesmo tempo sob o aspecto jurídico, social, sanitário, econômico e estético, por especialistas em todos esses ramos de atividade e considerando-se o desenvolvimento máximo previsto da Capital, de modo que os melhoramentos hoje encetados não venham constituir um entrave ou empecilho à sua futura expansão, mas que antes se enquadrem em um plano harmonioso de conjunto, que concorrerá para incentivar o nosso progresso vertiginoso (CONTINENTINO, 1937, p. 339-340).

Portanto, podemos observar que o diagnóstico apresentado nesse texto mostra que Continentino empreendia, em meados dos anos 1930, uma reflexão sobre os problemas da periferia. Essa reflexão apareceria mais tarde, de forma mais aprofundada, em outro texto do urbanista, *Plano de urbanização de Belo Horizonte*, publicado na *Revista Mineira de Engenharia* em 1941.

Nesse texto, transcrição de uma conferência feita no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no Rio de Janeiro em 1941, Continentino também não comentou efetivamente a organização proposta por Aarão Reis para a zona suburbana. Mas em uma passagem deu a entender que, de acordo com os termos propostos pelo plano da CCNC, considerava que a cidade deveria concentrar-se efetivamente dentro do perímetro da Avenida do Contorno. Assim, de acordo com essa visão da concepção espacial proposta pela CCNC, os subúrbios seriam espaços secundários, à volta de uma cidade concentrada na área urbana:

nos primeiros 25 anos de sua existência, o plano primitivo da capital mineira foi obedecido rigorosamente, mas com o seu desenvolvimento surpreendente nos últimos 17 anos, a cidade expandiu-se violentamente para fora da zona urbana de 882 hectares, e hoje abrange uma área de cerca de 5.000 hectares, incluindo dentro dela, muitos terrenos baldios (CONTINENTINO, 1941, p. 43).

Os subúrbios dos anos 1930 foram, mais uma vez, descritos por Continentino como o lugar da desordem:

a área suburbana cresceu tumultuariamente, sem plano de conjunto e os traçados de subdivisões, em geral executados, de esquadro em punho, pelos próprios agrimensores encarregados do levantamento do terreno, eram simples arruamentos retangulares, que não levavam em consideração a sua

ligação satisfatória com o centro urbano, por meio de grandes avenidas, nem respeitavam a topografia local, tendo rampas absurdas e exigindo movimentos de terra exagerados. As áreas reservadas para parques, jardins e escolas eram lamentavelmente esquecidas, nesses traçados (CONTINENTINO, 1941, p. 43-44).

Em outro trecho, Continentino deu a entender que a zona suburbana sequer teria sido planejada pela CCNC, que teria deixado para as administrações futuras da cidade a tarefa de organizar o plano para os espaços suburbanos. Os administradores municipais, por sua vez, não teriam se preocupado em traçar o plano para essa área de expansão urbana, com resultados desfavoráveis para a cidade:

o contraste mais flagrante entre Belo Horizonte e a quase totalidade das cidades modernas é que nessas, as seções de construção mais recente são mais aprimoradas e em Belo Horizonte, dá-se exatamente o contrário. É que as administrações passadas, cuidando com especial carinho da zona urbana e dos serviços gerais de saneamento, desprezaram a suburbana, que se formou posteriormente. Por não se ter cuidado a mais tempo da elaboração de um plano urbanístico, em prosseguimento ao plano primitivo da zona urbana, a cidade sofreu um verdadeiro colapso em seu crescimento racional (CONTINENTINO, 1941, p. 44).

Portanto, em 1941, Continentino apresentou os subúrbios de Belo Horizonte como espaço que se formou sem planejamento e que cresceu de forma caótica: o lugar da desordem, o espaço não planejado. Dessa vez, a responsabilidade pelos problemas decorrentes da expansão urbana desordenada foi atribuída por Continentino não apenas à avidez dos proprietários de terrenos periféricos, mas também à imprevidência dos administradores municipais, incapazes de providenciar um plano de urbanização dos subúrbios que complementasse o plano da CCNC¹³⁵.

Outra visão dos subúrbios nos deu um arquiteto e professor da Escola de Arquitetura da UMG em artigo publicado em 1947, na revista *Arquitetura e Engenharia*. Escrevendo sobre a arquitetura residencial mineira, Sylvio de Vasconcellos não discutiu especificamente qual seria a concepção urbanística da zona suburbana. Mas uma passagem desse artigo, na qual o arquiteto comentava a arquitetura das chácaras belo-horizontinas, poderia nos indicar que os subúrbios da cidade seriam entendidos pelo autor como o lugar de amplas casas em grandes lotes. Casas construídas de modo tradicional, sem as inovações técnicas e estilísticas incorporadas nos projetos das residências dos funcionários públicos -

¹³⁵ No Capítulo 7 desta tese, discutiremos as propostas que Continentino apresentou para a cidade no seu *Plano de Urbanização de Belo Horizonte*.

feitos pela CCNC -, inovações estas que rapidamente se difundiram na arquitetura residencial da área urbana. Sylvio de Vasconcellos nos diz:

as chácaras não tinham casa importante. Mais para a Serra ou para a Floresta, estão mais próximas da arquitetura do fim do século XIX, térreas, sem varandas de frente e com seu pátio central ou posterior. Vejamos a antiga casa do Asilo Bom Pastor, nas imediações do Colégio Santa Maria, hoje restaurada pelo seu atual proprietário. Vejamos a velha chácara do Salles (Dr. Francisco Salles), no fim da Rua Grão-Mogol. Estão ainda ligadas à arquitetura tradicional mineira e longe ainda da erudição da nova capital (VASCONCELLOS, 1947a, p. 81).

Sobre o plano da Cidade de Minas, o arquiteto reconheceu o caráter pioneiro do trabalho de planejamento urbano, mas criticou o modo como o traçado se relacionava com o relevo, a ausência de princípios claros de expansão urbana e a forma dos quarteirões e dos terrenos, que condicionava de modo insatisfatório a forma dos edifícios:

em urbanismo teremos a primeira tentativa de racionalização, deixando a cidade de ter sua planta decorrente dos caminhos, acidentados, etc., para enquadrar-se em plano rígido predeterminado em seu conjunto e nos seus detalhes. Para a época, este fator de planificação merece a nossa maior admiração, se bem hoje possamos ter as mais fundadas dúvidas sobre a perfeição deste plano, principalmente no que diz respeito a pouca área de fato considerada (agora reduzida à pequena porcentagem da área total), a pouca consideração da topografia do lugar, com ruas espigão acima, e à conformação dos quarteirões quadrados determinando lotes de pouca frente e muito fundo, com o pouco aproveitamento dos miolos das ditas quadras. Evidentemente esta racionalização do problema e o estudo prévio e sério dos vários problemas ocorrentes em urbanismo e arquitetura teriam que proporcionar, por um lado o progresso destas duas ciências e, por outro, contribuíram para uma não muito boa estética na arquitetura mais voltada para a técnica e para o academismo (VASCONCELLOS, 1947a, p. 79).

Também em 1947, na mesma *Arquitetura e Engenharia*, Sylvio de Vasconcellos publicou um artigo de título sugestivo: *Como cresce Belo Horizonte*. Ao contrário do que se poderia esperar, não há nesse artigo nenhuma avaliação específica sobre o plano da CCNC. Toda atenção do autor voltou-se para a identificação das diretrizes efetivamente adotadas no crescimento da cidade, sem que, entretanto, o arquiteto procurasse determinar os fatores que condicionaram essa expansão. As linhas de bonde foram corretamente apontadas como elementos estruturadores dessa expansão, mas foram omitidos outros elementos igualmente importantes, como a especulação imobiliária, o traçado das linhas de estrada de ferro, o estabelecimento, pela própria prefeitura, de bairros suburbanos e o processo de subdivisão de terrenos suburbanos, de lotes dos antigos núcleos agrícolas e de glebas rurais. Porém, no

último parágrafo, encontra-se uma opinião categórica sobre o planejamento urbano de Belo Horizonte, que nos mostra como Sylvio de Vasconcellos encarava o crescimento da cidade, como analisava a atuação da prefeitura, como considerava o papel dos técnicos e como avaliava a participação das elites na expansão urbana:

um grito porém é preciso dar. Até quando viveremos assim entregues à própria sorte, criança desamparada, sem um plano, uma rota a guiar os nossos passos? Até quando crescerá Belo Horizonte sem um plano diretor, sem uma comissão de técnicos capazes? A última reforma da prefeitura nos deu um planejamento, é certo! Grandes técnicos do comércio, da indústria, dos impostos, irão cuidar da cidade. Está ótimo. Para que os técnicos no assunto, os urbanistas, os sanitaristas, os arquitetos? São sujeitos enfáticos e perfeitamente dispensáveis... Este negócio de urbanismo deve mesmo ser entregue às grandes capacidades da indústria e do comércio... Apenas, em troca, deveriam entregar as fábricas e os varejos aos arquitetos... Será para isto que eles existem? Ou é apenas para enfeitar a cidade com sua presença? (VASCONCELLOS, 1947b, p. 53).

Apesar do tom corporativo, fica claro que o arquiteto atribuía a responsabilidade dos problemas urbanos de Belo Horizonte à atuação das parcelas dominantes da elite mineira, que exerciam o controle do poder político e da administração municipal sem levar em conta aspectos técnicos da gestão racional do crescimento da cidade. Sylvio de Vasconcellos por certo não deplorava o crescimento em si: a cidade foi pensada como uma metrópole, logo deveria crescer. O que ele lamentava é o modo desordenado como se deu a expansão urbana e o uso político do planejamento, desvirtuando qualquer esforço de tornar racional o crescimento da cidade.

No fim dos anos 1950, os subúrbios, como área em que se deu uma expansão rápida e desordenada da cidade, apareceram, ainda que de modo muito sumário, na argumentação de João Boltshauser, também arquiteto e professor da Escola de Arquitetura da UMG. Na sua obra *Noções de Evolução Urbana nas Américas*, compêndio preparado em 1959 e 1960 para o Curso de Urbanismo da Escola de Arquitetura, os subúrbios de Belo Horizonte foram apresentados como espaços urbanos desprovidos de qualquer regularidade e dotados de um traçado incompatível com o da área urbana. Descrevendo os espaços da periferia, nos disse Boltshauser:

em volta da avenida do Contorno, estendia-se a zona suburbana, com padrão inteiramente irregular de ruas retilíneas, e foi para aí que a cidade extravasou, a partir de 1925, com loteamentos aprovados a esmo, sem plano de conjunto, sem espaços verdes, atendendo à mais desenfreada especulação imobiliária (BOLTSHAUSER, 1968, v. I, p. 204).

A avaliação que Boltshauser fez dos espaços periféricos projetados no plano da CCNC não foi aprofundada, mas mostra-nos que o autor considerou o traçado da zona suburbana incongruente com o da área urbana:

em torno dessa zona urbana, tinha-se projetado a chamada zona suburbana, sem avenidas e com um sistema de ruas inteiramente irregular, constituindo só raras vezes o prolongamento das ruas urbanas mas praticamente todas retilíneas ou formando série de alinhamentos retilíneos (BOLTSHAUSER, 1968, v. II, p. 61).

em torno da zona urbana de Belo Horizonte estendia-se a chamada zona suburbana que, no projeto inicial, apresentava ruas retilíneas mas não regulares, com quadras irregulares sem nenhuma medida padrão (BOLTSHAUSER, 1968, v. III, p. 29).

No trabalho de Boltshauser, essencialmente descritivo, as poucas análises prendiam-se aos traçados, examinados sempre a partir de uma lógica evolucionista, em que a racionalidade seria índice de avanço técnico. Para o autor, a ausência ou presença de elementos que denotassem uma organização racional do espaço urbano demonstraria o estágio em que se encontrava o urbanismo em uma determinada sociedade. A racionalidade, para Boltshauser expressava-se, em primeiro lugar, no planejamento prévio dos espaços da cidade, particularmente nos planos de conjunto. Expressava-se, também, em traçados que se ajustavam às condições físicas do sítio urbano; que atendiam à *função urbana prioritária* - administrativa, militar, comercial etc. - que presidiria a vida urbana; que poderiam satisfazer necessidades funcionais das cidades (em especial tráfego, circulação e salubridade); que possibilitariam a expansão urbana ordenada. Ou seja, traçados que respondessem às questões colocadas às cidades pelo processo de urbanização que se fazia presente no fim dos anos 1950, momento em que o autor escrevia.

Boltshauser claramente privilegiava soluções que se apresentavam em conformidade com os padrões da *garden city*¹³⁶, vistos como os que melhor poderiam assegurar boas condições de conforto e higiene aos moradores e que possibilitariam soluções de implantação econômicas. Também avaliava os traçados pelas condições de tráfego e pela extensão e distribuição de áreas verdes, segundo critérios contemporâneos. Como resultado, temos uma análise anacrônica das cidades americanas, que buscava no passado soluções preconizadas no momento em que escrevia o autor. Desse modo, pelo crivo de Boltshauser, o

¹³⁶ Esses padrões urbanísticos foram delineados no início do século XX pelos arquitetos britânicos Raymond Unwin e Barry Parker para materializar no espaço as concepções urbanas preconizadas no fim dos anos 1890 por Ebenezer Howard como solução para os problemas sociais da congestionada metrópole londrina. Adiante, voltaremos a tratar das concepções de Howard.

plano da CCNC era visto como avançado por ser planejamento prévio e por ser plano de conjunto, mas era tomado como atrasado por não oferecer boas condições de tráfego, por não estar ajustado às condições topográficas locais e por não prever e, também, por não prover mecanismos claros e eficazes de expansão urbana. A zona suburbana proposta no plano de Aarão Reis era, então, entendida como uma barreira, mal ajustada ao traçado da área urbana e ao sítio na qual seria implantada. Portanto, como mais um ponto questionável num plano já equivocado desde os seus fundamentos.

Em suma, a avaliação que João Boltshauser fez do plano da CCNC era semelhante à feita por Sylvio de Vasconcelos: elogio ao planejamento prévio e ao caráter pioneiro, crítica ao desajuste entre traçado e relevo e à inexistência de mecanismos de expansão urbana ordenada. No plano da CCNC, ambos pareceram identificar a origem de muitas das mazelas da cidade. Lincoln Continentino, por sua vez, encarou os subúrbios como espaço não planejado e lugar da expansão urbana desordenada, sem, entretanto, atribuir ao plano da CCNC a responsabilidade pelo crescimento caótico da cidade. Para Continentino, a expansão urbana, prevista ou não no plano da Cidade de Minas, poderia e deveria ter sido planejada pela administração municipal, à qual caberia balizar a ação dos particulares que promoveram as subdivisões de terrenos suburbanos e rurais.

Nos anos 1970, dois importantes trabalhos acadêmicos trouxeram nova visão do espaço urbano projetado e implantado na nova capital de Minas Gerais. São eles *Urban Planning and Reality in Republican Brazil: Belo Horizonte, 1890-1930*, tese de doutoramento defendida em 1974 por Jeffrey Adelman, historiador americano, e *As classes sociais e o poder político na formação espacial de Belo Horizonte - 1893-1914*, tese de mestrado apresentada em 1977 pelo sociólogo e professor Michel Marie Le Ven. Em comum, ambos apresentaram Belo Horizonte como cidade segregada, ou seja, uma cidade na qual, logo a partir das ocupações iniciais, as diferentes classes sociais se distribuíram, ou foram distribuídas, por espaços claramente distintos, produzindo uma organização espacial que refletiria uma sociedade dividida, estratificada e hierarquizada. Ambos salientaram como evidência de uma gestão segregacionista do espaço da cidade a implantação, a partir de 1902, de um bairro operário em uma parte da área urbana que a CCNC havia reservado para futura ocupação¹³⁷.

Porém, Adelman e Le Ven divergiram em um ponto: em que medida o plano da CCNC teria proposto um espaço socialmente segregado? Um modo de analisar essa divergência é discutir como esses dois autores entenderam os espaços propostos pela CCNC.

¹³⁷ Como vimos, trata-se da VIII seção urbana, hoje o Barro Preto, que se encontrava fora da faixa destinada a 30.000 habitantes que a CCNC delimitou e implantou entre maio de 1895 e dezembro de 1897.

Já que nos interessa discutir os subúrbios, podemos tentar, então, compreender como esses autores analisaram a organização proposta no plano da CCNC para as áreas periféricas da nova cidade.

Para Le Ven, os subúrbios da Cidade de Minas teriam sido projetados pela CCNC como espaços secundários e de menor valor, reservados às camadas mais pobres, em uma cidade extremamente hierarquizada, concebida segundo uma lógica segregacionista. O plano da CCNC propôs, segundo o autor, uma cidade estratificada:

mas também [é] muito explícita a estratificação física da cidade: a zona urbana com suas altas exigências em relação à suburbana e a função protetora da Avenida do Contorno que delimita e separa as duas (LE VEN, 1977, p. 26).

já se tem acentuado a ação do Poder Público sobre o solo urbano, iniciada alias, quando da própria elaboração da planta da cidade, deixando transparecer desde logo, um certo espírito de segregação social (LE VEN, 1977, p. 139).

Le Ven nos disse também que, desde o início, o planejamento da nova capital se fez voltado para o mercado de imóveis e que, portanto, esse vínculo configurou os espaços da cidade desde sua ocupação inicial:

[...] a planta obedece a exigências rigorosas de uso especializado do espaço físico conforme a divisão social e as prerrogativas adquiridas de proprietários de fato e de direito. Está implícita no projeto a idéia de entregar a cidade ao mercado (LE VEN, 1977, p. 28).

Buscar a estratificação do espaço da cidade teria sido então política deliberada do Estado:

o Estado agiu como modelador do espaço com relativa autonomia em relação às classes dominantes, ignorando a nascente classe trabalhadora de uma maneira tão evidente que parece supérfluo assiná-la (sic). [...] Como pode ser resumida esta postura do Estado? - em relação à propriedade, organização e ocupação do solo urbano em vista de construir o espaço social urbano, o Estado se comporta como dono da terra e do capital [...]; - em relação à ocupação, organiza o espaço conforme os interesses das classes dominantes, estratificando o espaço, excluindo da Cidade Oficial e Legal os operários e os ex-ocupantes através da legislação; - enfim, em relação à ordem pública e ao exercício do Poder, delega tanto ao Engenheiro Chefe como ao Chefe de Polícia poderes absolutos e discricionários (LE VEN, 1977, p. 39).

A ação do Estado, dificultando o acesso dos mais pobres às áreas previamente definidas como espaço reservado às camadas mais altas da população, forçou as classes

baixas a ocupar rapidamente a periferia da cidade, o que, por sua vez, acarretou a ruptura da lógica de crescimento proposta pelo plano da CCNC:

em Belo Horizonte, o crescimento do tecido urbano se dá de fora para dentro, ou melhor, da urbanização extensiva a partir da reserva de espaços às classes baixas (LE VEN, 1977, p. 82).

Segundo essa passagem, a periferia da qual efetivamente partiu a expansão da cidade, seria, no entendimento do autor, espaço reservado para as classes baixas. Ora, essa periferia era justamente a zona suburbana. Portanto, podemos dizer que Le Ven considerou a zona suburbana como área reservada às classes baixas.

Assim, a inversão do processo de crescimento da cidade teria ocorrido porque o Estado, ao impor uma lógica especulativa ao uso do espaço, tornou extremamente restrito o acesso à área urbana. A maioria da população, que não tinha recursos para se fixar nas áreas centrais, foi empurrada para a periferia:

cinco anos depois da inauguração da cidade 'planejada' e realizada pelo Poder Público, já queixa-se o Prefeito do preço dos lotes, que expulsa para a área suburbana os candidatos a morar no centro da capital. O crescimento extensivo das zonas periféricas e o vazio do centro são conseqüências lógicas da principiante especulação imobiliária (LE VEN, 1977, p. 86).

o crescimento de Belo Horizonte ocorre como se viu das áreas periféricas para o centro, em decorrência do controle inicialmente exercido pelo Estado sobre as áreas internas ao perímetro da Contorno e posteriormente pela especulação imobiliária (LE VEN, 1977, p. 142).

A seguir, Le Ven, comparando Belo Horizonte com Brasília, afirmou que essas duas cidades foram projetadas de modo a configurar espaços segregacionistas:

talvez já na época Belo Horizonte em termos urbanísticos fosse atrasada, como o foi Brasília, 50 anos depois. Ambas foram pensadas em termos de formas físicas e concretizam no sentido literal as ideologias segregativas da classe dominante (LE VEN, 1977, p. 137).

Em resumo, a tese central de Le Ven é a seguinte: o Estado, pairando acima da sociedade, fez construir uma cidade em que o espaço foi concebido, implantado e gerido seguindo uma lógica segregacionista, produzindo espaços estratificados de acordo com a hierarquia das classes sociais. As áreas centrais, envolvidas pela Avenida do Contorno, foram reservadas às classes altas e as áreas periféricas foram em parte destinadas à ocupação pelas classes baixas, em parte reservadas para imigrantes que, como agricultores e operários qualificados, poderiam ser úteis à cidade e, portanto, se encaixariam nos planos seletivos do

poder público para o povoamento da cidade e do estado¹³⁸. O Estado agiu como dono da terra e conduziu a ocupação inicial de tal modo que fez da especulação imobiliária fator determinante na formação dos espaços da cidade.

A tese de Le Ven tem algo de paradoxal. Se o plano foi traçado de acordo com uma lógica segregacionista, reservando a periferia para as classes baixas, isso significa que havia a expectativa de que a cidade viria a ser ocupada por pessoas de diversas camadas sociais, inclusive as mais baixas. Do contrário, não seria necessário reservar espaços para as distintas classes sociais. Logo, se a cidade seria ocupada por várias classes sociais e se a periferia seria o lugar dos pobres, então os subúrbios deveriam ser ocupados simultaneamente à área central e, portanto, não se justificaria propor ou esperar que o crescimento da cidade se desse do centro para a periferia. Em outros termos, se havia trabalhadores pobres cuja presença na nova cidade era considerada necessária ou desejável, algumas partes da cidade, dentro de uma lógica de ocupação segregacionista, deveriam ser reservadas a esses pobres. Se tais partes reservadas às classes baixas estivessem localizadas na periferia da cidade, mais uma vez, não seria razoável imaginar que o crescimento deveria acontecer do centro para a borda. Então, se aceitarmos sem restrições a tese de Le Ven, estaremos supondo que Aarão Reis - ao propor o crescimento do centro para a periferia e, ao mesmo tempo, conceber o plano da cidade como suporte para a estratificação social, destinando a área urbana para os mais ricos e reservando a zona suburbana para os pobres - teria sido capaz de projetar uma cidade segregacionista sem, entretanto, dar-se conta disso ou teria apresentado uma estratégia de implantação dos espaços urbanos e uma proposta de ordenamento do crescimento da cidade já de antemão inviáveis. Isso, imaginamos, é improvável, dado o notório preparo intelectual de Aarão Reis e, também, porque contradiz a sua trajetória de vida. Sabemos da ligação de Aarão Reis com o abolicionismo e da sua participação ativa, entre 1883 e 1885, na fundação e na administração da Associação Geral de Auxílios Mútuos dos empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II. Apenas esses fatos já revelariam as posições adotadas por Aarão Reis em atenção a questões sociais da sua época (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 276-280; SALGUEIRO, 1997, 23-67).

¹³⁸ Segundo Le Ven, o governo mineiro teria criado os núcleos agrícolas nos arredores da Cidade de Minas para assegurar a ocupação do cinturão periférico por "pioneiros com necessidade de terra e de trabalho, como são os imigrantes" (LE VEN, 1977, p. 80). Esses agricultores estrangeiros, juntamente com trabalhadores urbanos qualificados, seriam os elementos das classes baixas cuja presença na nova cidade, de acordo com Le Ven, interessaria ao poder público. Portanto, os núcleos agrícolas instalados na periferia da nova capital visavam povoar os subúrbios nos termos aceitáveis para o Estado (LE VEN, 1977, p. 81).

Devemos acrescentar também que o plano da Cidade de Minas não traz explícito nenhum dispositivo que possa ser claramente identificado como estratificador. Fontes nos mostram que famílias das camadas mais altas se estabeleceram na zona suburbana nas duas primeiras décadas após a instalação do governo na nova cidade e que a distribuição das residências destinadas aos funcionários transferidos de Ouro Preto reuniu em um único bairro da cidade servidores públicos dos mais diversos escalões hierárquicos¹³⁹. Assim, é difícil aceitar a tese de que o plano da CCNC propôs uma cidade para segregar espacialmente as classes sociais.

Certamente é plausível supor que o plano seria aberto o suficiente para ser apropriado por uma gestão segregacionista do espaço. Tendo expulsado a população do velho arraial, eliminando antecipadamente qualquer resistência à implantação da nova cidade nos termos propostos pelo plano, e tendo deixado livre o caminho para a imposição de formas de acesso ao uso dos espaços da cidade em moldes estritamente capitalistas - compra, aluguel ou, no máximo, aforamento dos imóveis -, Aarão Reis teria se desobrigado de definir claramente mecanismos de segregação social no espaço da cidade, deixando essa tarefa para os futuros administradores locais, ou seja, para o governo mineiro. Ou, talvez, como sugere Alícia Duarte Penna, podemos considerar que a CCNC não se deu ao trabalho de pensar como as camadas mais pobres poderiam efetivamente se instalar na nova cidade (PENNA, A., 1997a, v. 1, p. 73).

Parece-nos também que Le Ven considerou toda a área urbana envolvida pela Avenida do Contorno como o centro a que Aarão Reis se referiu no Ofício n. 26, no qual apresentou ao governo mineiro a *Planta Geral da Cidade de Minas*. Ao tomar toda a área urbana como esse centro, Le Ven aparentemente ignorou a estratégia de implantação inicialmente estabelecida pelo governo mineiro e pela CCNC. Segundo essa estratégia, a CCNC projetaria uma cidade para 200.000 habitantes e implantaria, no prazo legal de quatro anos, apenas os espaços necessários e suficientes para a instalação do governo e para a fixação de uma população estimada em 30.000 moradores. Esses espaços formaram o que

¹³⁹ Entretanto, podemos verificar, a partir de uma lista publicada por Abílio Barreto, que oito das casas destinadas aos nove desembargadores do Tribunal da Relação - a mais alta corte judicial do estado - foram construídas em uma única das três seções urbanas em que a CCNC localizou as residências dos servidores públicos transferidos de Ouro Preto. Distribuídas em seis dos 31 quarteirões da V seção urbana, cinco dessas casas faceavam a Rua de Pernambuco (BARRETO, 1996, v. 2, p. 527-532). Esta pode ser uma evidência de que talvez tenha havido alguma estratificação social dentro do bairro que ficou conhecido como dos Funcionários, ainda que alguns pesquisadores, como Alícia Duarte Penna, considerem o contrário (PENNA, A., 1997a, v. 1, p. 79-84). De todo modo, não seria razoável tomar como grupo socialmente homogêneo as famílias dos funcionários públicos que se estabeleceram nessas três seções urbanas, pois esse grupo abarcava funcionários de categorias muito distintas - de porteiros e contínuos a desembargadores e diretores das secretarias de Estado.

Aarão Reis denominou *faixa* a ser implantada pela CCNC (REIS, 1895b, p. 59). Essa faixa englobava seções urbanas e suburbanas. Devemos reconhecer então que o ponto de partida da ocupação do espaço da cidade, ou seja, o centro a que Aarão Reis se referiu, seria essa faixa implantada pela CCNC e não toda a área urbana. Conseqüentemente, a periferia a ser futuramente ocupada, da qual falou o engenheiro-chefe, seria constituída pelas seções, tanto urbanas, quanto suburbanas, que envolveriam essa faixa inicialmente ocupada e que estavam deixadas para a expansão da cidade, e não, como nos disse Le Ven, a zona suburbana.

Parece-nos, também, que a tese de Le Ven aplica-se com mais propriedade à gestão administrativa do espaço da nova cidade pelo governo mineiro nos anos seguintes à extinção da CCNC. Foi através das políticas públicas definidas então, principalmente nos governos do presidente Francisco Silviano Brandão (setembro de 1898 a abril de 1902) e do vice-presidente Joaquim Cândido da Costa Sena (abril a setembro de 1902), que se buscou organizar o espaço da cidade de acordo com uma lógica de mercado que provavelmente incorporaria, também, estratégias segregacionistas. Os governos seguintes, especialmente o de Francisco Sales (1902 a 1906) e o de Júlio Bueno Brandão (1910 a 1914) reforçaram essas políticas, consolidando em moldes estratificadores e hierarquizantes a implantação dos espaços propostos no plano da CCNC e fazendo de Belo Horizonte uma cidade sujeita a uma segregação espacial tácita, informal, não oficial, porém clara. Esse, aliás, é um dos argumentos da tese de Adelman, produzida entre 1970 e 1974. Assim,

the evolution of Belo Horizonte's physical shape reflected the sharp divisions in the city's occupational structure. The capital's elite filled in parts of the completed urban core while workingmen spread through the unfinished sections of the urban zone and through the unplanned suburban zone. Informal residential segregation by class soon betrayed the integrity of Arão (sic) Reis' design for the mineiro capital: densely populated working-class districts occupied the suburbs Reis had reserved to country homes; squalid shantytowns interfered with the neat geometrical ordering of space Reis had envisioned for the urban zone¹⁴⁰ (ADELMAN, 1974, p. 96).

Pelo trecho acima, podemos ver que tanto Adelman quanto Le Ven entenderam a configuração espacial da nova capital mineira como um espaço segregado por classes sociais.

¹⁴⁰ Em tradução livre: "a evolução dos contornos físicos de Belo Horizonte refletiu as marcantes divisões da estrutura de ocupação da cidade. A elite da capital preencheu as partes do núcleo urbano já completado, enquanto os trabalhadores se espalharam pelas inacabadas seções da zona urbana e pela não planejada zona suburbana. A informal segregação por classe social dos espaços residenciais logo traiu a integridade do plano de Aarão Reis para a capital mineira: os distritos densamente povoados da classe trabalhadora ocuparam os subúrbios que Reis havia reservado para chácaras; favelas miseráveis interferiram na clara e geométrica ordenação espacial que Reis havia imaginado para a zona urbana" (ADELMAN, 1974, p. 96, tradução nossa).

O primeiro, porém, não identificou no plano da CCNC o propósito de estratificar o espaço da cidade segundo classes sociais. Na interpretação de Adelman, o espaço da Cidade de Minas foi hierarquizado no plano de modo a figurar o poder republicano e organizado de maneira a assegurar a salubridade e o conforto dos moradores. A segregação teria vindo com a gestão do espaço e com o mercado.

Apesar de reconhecer o rigor do trabalho técnico de planejamento feito pela CCNC, Adelman apontou em Aarão Reis e nos seus auxiliares certa falta de atenção aos aspectos sociais da construção de uma cidade:

although the Construction Commission's engineers proved adept at building up-to-date municipal services, they lacked sensitivity for the esthetic and social aspects of city building. Thus the plan contained defects which had serious consequences for Belo Horizonte's future¹⁴¹ (ADELMAN, 1974, p. 60).

Desse modo, a mentalidade tecnicista de Aarão Reis e dos engenheiros da CCNC fez do plano um mecânico "*exercise in plane geometry*"¹⁴², que desconsiderou as funções urbanas e que foi incapaz de arranjar o espaço para atividades comerciais e industriais, apesar de estar claro na época o interesse da elite mineira em fazer da nova cidade a capital econômica do estado (ADELMAN, 1974, p. 63-64). Ao fim e ao cabo, Aarão Reis, segundo Adelman, propôs os espaços da cidade como mera vitrine do poder político (ADELMAN, 1974, p. 64).

O argumento de Adelman incorporava, assim, as críticas feitas ao plano da CCNC por engenheiros, arquitetos e urbanistas entre as décadas de 1930 e de 1960, tais como as apresentadas por Lincoln Continentino, Sylvio de Vasconcellos e João Boltshauser. A essas críticas oriundas dos meios técnicos belo-horizontinos, Adelman articulou sua visão da ocupação do espaço da cidade como tendo sido organizada em moldes segregacionistas, ainda que o plano da CCNC não tivesse reservado áreas específicas para determinadas classes sociais.

¹⁴¹ Traduzindo livremente: "apesar de os engenheiros da Comissão Construtora terem provado serem aplicados na construção de serviços municipais avançados, faltou-lhes sensibilidade para tratar dos aspectos estéticos e sociais da construção de uma cidade. Assim, o plano apresentou falhas que tiveram graves conseqüências no futuro de Belo Horizonte" (ADELMAN, 1974, p. 66, tradução nossa).

¹⁴² Traduzindo: "exercício de geometria plana" (ADELMAN, 1974, p. 63, tradução nossa).

Segundo Adelman, os subúrbios da Cidade de Minas teriam sido concebidos como bairros de chácaras e de casas em grandes terrenos, ocupadas não apenas pelos pobres, mas também pelas camadas mais altas da população da nova cidade:

*Reis never clearly indicated this zone's function. His written reports only suggest that he simply reserved this area for country homes, known as chácaras or quintas. These country homes, usually surrounded by orchards and occupied by important public figures first appeared in the early nineteenth-century in São Paulo and Rio, and Reis probably adapted this traditional land-use pattern to Belo Horizonte*¹⁴³ (ADELMAN, 1974, p. 54, grifos do autor).

Portanto, para Adelman, os subúrbios da Cidade de Minas foram concebidos como bairros suburbanos, no padrão então existente no Rio de Janeiro. A ocupação posterior da periferia alterou essa configuração. Assim, como nos disse Adelman, *"in fact, the rapid peopling of the suburbs forced the undoing of Reis' plan for that area"*¹⁴⁴ (ADELMAN, 1974, p. 56). Do traçado proposto por Aarão Reis para a zona suburbana conservou-se, porém, uma diretriz do plano inicial: nos bairros suburbanos seriam lançadas ruas mais estreitas do que as da área urbana. Com o tempo, essa diretriz, de acordo com Adelman, revelou-se desfavorável à expansão urbana e inadequada às condições em que a ocupação das áreas suburbanas ocorreu efetivamente.

Em resumo, Adelman nos apresentou os subúrbios da nova capital como o lugar das chácaras, concebido pela CCNC como espaço de características intermediárias entre o urbano e o rural, que poderia abrigar todos aqueles que pudessem viver em relativo afastamento do núcleo urbano, fossem ricos ou pobres. Esse ambiente a meio caminho entre o campo e a cidade estaria modelado pelos subúrbios então existentes no Rio de Janeiro e, portanto, o plano da CCNC para a periferia não apresentaria nenhuma inovação urbanística relevante. A gestão dos espaços da nova cidade, ao longo das suas três primeiras décadas de vida, estabeleceu efetivamente a segregação social, ainda que esta, ao contrário do que nos afirmou Le Ven, não estivesse prevista no plano da CCNC.

¹⁴³ Em tradução livre: "Reis nunca indicou claramente a função dessa zona [suburbana]. Os seus relatórios sugerem apenas que ele simplesmente reservou essa área para casas de campo, conhecidas como *chácaras* ou *quintas*. Essas casas campestres, usualmente envolvidas por hortas e ocupadas por importantes personalidades, apareceram primeiramente em São Paulo e no Rio de Janeiro, no início do século XIX, e Reis provavelmente adaptou a Belo Horizonte esse tradicional padrão de uso da terra" (ADELMAN, 1974, p. 54, tradução nossa, grifos do autor).

¹⁴⁴ Em tradução livre: "na verdade, o rápido povoamento dos subúrbios levou à ruína o plano de [Aarão] Reis para essa área [suburbana]" (ADELMAN, 1974, p. 56, tradução nossa).

Em 1987, em um ensaio sobre a arquitetura eclética de Belo Horizonte, desenvolvido no campo da história da arte e da arquitetura, a historiadora Heliana Angotti Salgueiro, ao descrever sucintamente o plano da CCNC, também apresentou os subúrbios belo-horizontinos como o lugar das chácaras, apontando uma possível influência francesa no arranjo proposto por Aarão Reis:

a área destinada aos arrabaldes, com ruas mais estreitas, abriga as chácaras, quintas e sítios arborizados. Na periferia pretende-se a instalação de diversos núcleos de colônias agrícolas (em geral ocupadas por estrangeiros) para o suprimento da subsistência coletiva (SALGUEIRO, 1987, p. 111);

a área suburbana tem quarteirões de dimensões mais amplas e lotes de cerca de 6.000m², verdadeiras chácaras, à imitação do urbanismo francês (SALGUEIRO, 1987, p. 112).

Sobre essa característica das cidades francesas, Salgueiro, em uma nota, acrescentou:

ainda hoje, em certas cidades do interior da França remodeladas arquitetônica e urbanisticamente no século XIX, observa-se a presença de *villas* nos arredores dos bairros centrais; essas chácaras vêm desaparecendo para dar lugar a blocos residenciais que a especulação imobiliária se empenha em construir (SALGUEIRO, 1987, p. 139).

Na linha de interpretação proposta por Le Ven, a historiadora Maria Auxiliadora Faria apresentou, no artigo *Belo Horizonte: espaço urbano e dominação política*, a nova capital como uma cidade organizada de modo a segregar as classes sociais e definiu os subúrbios belo-horizontinos como o lugar destinado aos pobres. Segundo a autora, a lógica de organização do espaço buscou criar uma "cidade espetáculo", na qual o espaço da cidade poderia ser usado como instrumento de dominação política, atendendo aos anseios da parcela industrialista da elite mineira. Três características do plano e da gestão administrativa dos primeiros anos da cidade denotariam essa intenção: a rigidez do plano da CCNC; a preocupação em dotar a área urbana de equipamentos e infra-estrutura básica; "a conseqüente emergência de duas cidades: a oficial e a real" (FARIA, 1985, p. 28). Estava implícito que a cidade real eram as áreas que camadas mais pobres da população foram levadas a ocupar, especialmente fora da área urbana projetada pela CCNC (FARIA, 1985, p. 29-30). Desse modo,

pelo menos nas duas primeiras décadas, o poder público cumpriu (através da Prefeitura) não apenas o papel de administrar e ordenar o crescimento da cidade, mas também o de uma grande Empresa Construtora. Assim, na medida em que boa parte do operariado (que habitava as regiões periféricas)

mantinha com a Prefeitura também uma relação empregado/patrão, as reivindicações trabalhistas acabavam por se confundir com as demandas mais propriamente urbanas, o que contribuiu para fortalecer o processo de dominação (FARIA, 1985, p. 30).

É importante destacar que esse artigo de Faria foi preparado como subsídio para estudos urbanísticos desenvolvidos pelo corpo técnico da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL), então encarregada do planejamento urbano da cidade e da região metropolitana, órgão estadual no qual atuou também Le Ven. Assim, a avaliação crítica da organização espacial proposta no plano da CCNC e configurada no espaço ao longo das primeiras décadas do século XX articulava-se com o esforço de planejamento urbano empreendido nos anos 1970 e 1980.

Já no fim dos anos 1980, os arquitetos Beatriz de Almeida Magalhães e Rodrigo Ferreira Andrade trouxeram, em seu livro *Belo Horizonte: um espaço para a República*, nova interpretação para a organização espacial proposta no plano da CCNC. A partir de conceitos positivistas de Auguste Comte, os autores desenvolveram nova leitura do esquema triádico apresentado pelo próprio Aarão Reis no Ofício n. 26, ou seja, da organização dos espaços da cidade em três zonas concêntricas, urbana, suburbana e rural. Magalhães e Andrade identificaram no plano da CCNC uma nova tríade, formada por três espaços, também concêntricos: o Parque, que constituiria o que os autores denominaram *espaço natural*; a seguir, o restante da área urbana, que eles chamaram de *espaço potencializado*; por fim, a zona suburbana, que seria o *espaço progressivo*. Assim,

Aarão Reis - mais uma vez não sabemos se foi consciente ou não - desenvolve os espaços dentro de uma trilogia que tem correspondência com a do Positivismo: 1. O primeiro espaço corresponde à *ordem afetiva*: o *instinto*, a *vontade*, o *sentimento*, o *amor*; o *passado da Humanidade*; o *doméstico*; enfim, a natureza. Esse é o espaço da ordem natural, o **espaço natural**. 2. O segundo espaço corresponde à *ordem especulativa*: a *razão*, a *lei*, a *inteligência*; a *ordem*; o *dogma*; o *presente da Humanidade*; o *cívico*; enfim, o Estado. Esse é o espaço da *estática social*, o **espaço potencializado**. 3. O terceiro espaço corresponde à *ordem ativa*: a *atividade*; o *progresso*; o *regime*; o *futuro da Humanidade*; o *universal*; enfim, à Sociedade. Esse é o espaço da *dinâmica social*, o **espaço progressivo**. Essa articulação espacial materializa o quadro das vontades políticas que interagem em Minas naquele momento (MAGALHÃES; ANDRADE, 1989, p. 146-147, grifos dos autores).

Segundo esses autores, os subúrbios da nova capital teriam sido reservados à expansão da cidade e, por isso, teriam sido projetados como

[...] o espaço relativamente sistematizado - a zona suburbana -, de geometria menos rígida, tratado de acordo com determinantes locais, sem uma lógica legível de conjunto, que é fechada por uma área já rural (MAGALHÃES; ANDRADE, 1989, p. 145).

A interpretação dos autores, ao associar a área urbana ao Estado e a zona suburbana à sociedade, teria alguma articulação com a leitura que Le Ven fez do espaço da nova cidade, na qual o sociólogo considerou a área urbana como o espaço da elite que dominava o Estado e a zona suburbana como o espaço reservado às camadas mais baixas e, também, mais numerosas da população. Já a avaliação da zona suburbana como espaço relativamente sistematizado ecoaria as críticas de arquitetos e urbanistas que, como Lincoln Continentino e João Boltshauser, tomavam os subúrbios como espaços não planejados ou projetados de modo negligente pela CCNC:

eis confirmado pelo urbanista, no projeto definitivo, o objetivo de privilegiar a circulação e ensinar ao Estado o controle sanitário, fiscal e do desenvolvimento urbano (e, por extensão, o policial). Não se confere à zona suburbana o mesmo *benefício* da regularidade nem os de largueza, beleza e conforto. Fica configurado o caráter barroco do plano, que sacrifica todas as outras funções da cidade em favor de uma locação e de uma circulação estratégicas para o Estado (MAGALHÃES; ANDRADE, 1989, p. 75, grifo dos autores);

externamente a ela [a área urbana], na imensa zona suburbana que a envolve, as ruas são indistintamente batizadas com nomes de cidades ou de minerais, sem nenhuma lógica ou sistematização aparente, da mesma forma como é tratado o desenho delas (MAGALHÃES; ANDRADE, 1989, p.126).

A leitura dos subúrbios como espaço projetado de forma negligente foi apresentada também por Denise Madsen Melo em 1991, em seu trabalho *Planejamento urbano de Belo Horizonte: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade*. Nessa monografia de conclusão do curso de urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG, a arquiteta também procurou refutar a avaliação de que o plano da CCNC teria destinado a zona suburbana à instalação das classes mais baixas da população, conforme afirmara Le Ven. Argumentando na mesma linha de Adelman, a autora nos apresentou os subúrbios como tendo sido pensados pela CCNC como bairros de chácaras, nos moldes já comuns nos arredores do Rio de Janeiro:

assim, a destinação da área suburbana prevista por Aarão Reis não foi a de abrigar as classes operárias, como ocorreu posteriormente. A intenção clara era de que a área fosse ocupada por chácaras e quintas, comuns na época em várias cidades brasileiras (MADSEN MELO, 1991, p. 31).

Como Magalhães e Andrade, a autora destacou também o papel da periferia como área de expansão urbana e como espaço cujo projeto teria sido elaborado de forma menos cuidadosa do que a área urbana:

a área suburbana funcionaria ainda como uma reserva de espaço para a expansão urbana [...]. A avaliação feita por Reis, de que a cidade seria ocupada do centro para a periferia, associada ao tipo de ocupação por ele prevista, explica então uma certa negligência do projetista quanto ao planejamento da zona suburbana, excluindo-se o seu cuidado em criar a avenida perimetral (MADSEN MELO, 1991, p. 32).

No fim dos anos 1990, a argumentação de Denise Madsen Melo foi endossada por duas arquitetas que defenderam dissertações de mestrado em geografia. Alícia Duarte Penna realizou em *O espaço infiel: quando o giro da economia capitalista impõe-se à cidade*, dissertação apresentada em 1997, um estudo sobre a ocupação do bairro dos Funcionários, dando pouca atenção à periferia da cidade. Ainda assim, a autora discutiu a atribuição de um caráter segregativo ao plano da Cidade de Minas por Le Ven e a interpretação da zona suburbana como espaço destinado às classes mais baixas da população. Segundo Alícia Penna,

na verdade, tal zona não fora planejada como zona residencial para a classe trabalhadora, mas seria destinada a chácaras, quintas e sítios. Tal destinação justificaria certamente a largura das suas ruas e provavelmente a irregularidade dos seus quarteirões e dos seus lotes. Não se pode, portanto, afirmar que na organização física concebida por Aarão Reis estaria implícita a intenção de localizar a classe trabalhadora na zona suburbana, a intenção de que a dissociação entre as classes tomasse forma na própria cidade [...] (PENNA, A., 1997a, v. 1, p. 73).

Citando Denise Madsen Melo, Alícia Penna admitiu, cautelosamente, que a intenção de levar a cidade a crescer do centro para a periferia, teria feito da zona suburbana uma reserva de espaço para a expansão urbana. Por isso, o planejamento dos subúrbios teria sido tratado com certa negligência por Aarão Reis (PENNA, A., 1997a, v. 1, p. 74).

Já Jeanne Marie Ferreira Freitas, em artigo baseado em sua dissertação *Perspectivas do planejamento urbano contemporâneo: reflexões a partir do caso de Belo Horizonte*, defendida em 1996, também citou Denise Madsen Melo e, de modo mais enfático do que Alícia Penna, argumentou que o projeto da zona suburbana não teria sido desenvolvido de forma tão cuidadosa quanto foi feito o da área urbana: "[...] destaca-se que a zona suburbana não recebeu o mesmo nível de cuidado e detalhamento que aquele dedicado à zona urbana" (FREITAS, 1997, p. 194).

Freitas também apresentou a zona suburbana como área de expansão urbana, na mesma linha da argumentação de Magalhães e Andrade: "a zona suburbana, que compreendia áreas adjacentes à zona urbana, destinava-se a abrigar novos bairros, em decorrência do futuro processo de expansão da cidade" (FREITAS, 1997, p. 192).

Os subúrbios já haviam sido entendidos também como tendo sido projetados pela CCNC como área de expansão urbana em dois outros trabalhos acadêmicos apresentados em 1991. Primeiramente, Berenice Martins Guimarães, na tese de doutoramento em sociologia *Cafuas, barracos e barracões: Belo Horizonte, cidade planejada*, buscou discutir como se deu na nova cidade a produção de moradias para as classes trabalhadoras ao longo das primeiras três décadas do século XX. A autora desenvolveu argumentos anteriormente apresentados por Le Ven e por Adelman, mostrando-nos, então, que a atuação da administração pública na formação dos espaços da cidade se deu de modo contraditório. Por um lado, a prefeitura procurou criar condições para a cessão de terrenos a operários, buscando fixar a população trabalhadora na nova capital. Por outro lado, os mecanismos de acesso à terra urbana e as políticas de implantação da infra-estrutura urbana impuseram na prática a segregação social no espaço da cidade. Guimarães não reconheceu no plano da CCNC uma setorização que definisse de antemão o lugar dos trabalhadores pobres na nova cidade e tomou os subúrbios como área reservada à expansão urbana:

de acordo com o plano de Aarão Reis, previa-se, primeiro, a ocupação da zona urbana, seguida da suburbana, processo que seria acompanhado da extensão dos serviços urbanos (GUIMARÃES, 1991, p. 92);

como o processo de crescimento da cidade tinha sido planejado para se dar do centro para a periferia, conforme projeto de Aarão Reis, dotou-se de infra-estrutura urbana apenas parte da zona urbana, prevendo-se a expansão dos serviços à medida que a ocupação fosse ocorrendo. Como ela ocorreu ao inverso, ou seja, da periferia para o centro, viu-se o poder público às voltas com o seguinte problema: uma zona urbana dotada em parte de infra-estrutura, mas esvaziada, enquanto que a suburbana e a rural, povoadas, careciam desses serviços e os exigiam da Prefeitura (GUIMARÃES, 1991, p. 93).

O segundo desses trabalhos que trataram a zona suburbana como área de expansão urbana foi *A Cidade de Minas*, da historiadora Regina Helena Alves da Silva, dissertação de mestrado defendida em 1991. Nesse trabalho, em que discutiu de forma ampla o imaginário social que foi construído sobre a cidade, a autora não abordou especificamente o projeto da zona suburbana. Porém, pelo modo como caracterizou a área urbana, a historiadora denotaria entender as áreas situadas além da Avenida do Contorno como espaço de importância menor

na concepção do plano da CCNC, relegadas ao papel de reserva de expansão urbana. Sobre esse espaço menos valorizado avançou a ocupação informal dos que não tinham lugar na área urbana, definida pela autora como a "cidade interna que ficaria quase que isolada das demais áreas" (SILVA, 1991, p. 15-16). A ocupação dos espaços periféricos, de modo desordenado, evidenciaria que o projeto da Cidade de Minas não seria tão universal e abrangente quanto os discursos políticos davam a entender. Também mostraria que o projeto de cidade não se limitaria em termos práticos ao plano inicialmente traçado pela CCNC e incorporaria, com o tempo, outros planos, também marcados pela imposição da dominação política da sociedade (SILVA, 1991, p. 3). Assim,

no decorrer dos anos foi preciso pensar áreas, dentro da zona urbana, que pudessem se transformar em um 'bairro operário'. Esta seria a primeira grande disfunção entre o plano e a sociedade. A cidade começa a mostrar que não é apenas uma forma física sobre a qual se pode impor modos de habitar. Aqueles que não estavam previstos para ficar na cidade ocupam espaços periféricos à área central do anel da Avenida do Contorno e quebram a lógica pensada para o crescimento da cidade: a ocupação inicial do centro, principalmente por pessoas ligadas à administração pública, e depois a expansão para a periferia (SILVA, 1991, p. 21).

A visão de Belo Horizonte como uma cidade dividida desde sua concepção também se fez presente na dissertação da historiadora Letícia Julião, *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920)*, defendida em 1992 e na versão modificada dessa mesma dissertação publicada em 1996. Segundo a autora, haveria na nova capital duas cidades: uma, planejada, ordenada e regular, e outra, não planejada, desordenada e irregular:

o traçado do tabuleiro se restringia à zona urbana. Tinha-se, assim, na avenida [do Contorno], o limite claro entre o espaço planejado e equipado e um outro praticamente entregue a própria sorte (JULIÃO, 1996, p. 59-60);

o plano de Aarão Reis pouco fez além de demarcar o território suburbano. Não previa sequer a construção de vias que unissem ambas as zonas. As ruas que se abriram no subúrbio, geralmente, não ultrapassavam a fronteira da avenida. O que prova que essa artéria circular funcionava como um obstáculo concreto, isolando, estrategicamente, a cidade cenário monumental daquela comumente identificada como pobre, perigosa e até mesmo insalubre (JULIÃO, 1996, p. 60).

Ao longo dos anos 1990, se disseminaram dois argumentos que buscam rever o papel reservado no plano da CCNC à zona suburbana e à zona de sítios. O primeiro, apresenta a zona suburbana como espaço de transição entre a cidade, representada pela área urbana, e o campo, englobando a zona de sítios e o restante da zona rural à volta da área demarcada pela CCNC para a construção da Cidade de Minas. O segundo, considera que os subúrbios da

Cidade de Minas teriam sido concebidos pela CCNC como espaços complementares à área urbana, abrigando grandes equipamentos de infra-estrutura urbana como matadouro, instalações para tratamento de esgotos e oficinas ferroviárias. Alguns autores combinaram esses dois argumentos e buscaram reavaliar, ainda, as condições de expansão urbana propostas no plano da CCNC.

Talvez a concepção da zona suburbana como espaço de transição entre campo e cidade tenha se difundido a partir da publicação em português, em 1981, da obra de Yves Bruand, *Arquitetura contemporânea no Brasil*. Nessa sua tese de doutorado, defendida ainda em 1971, Bruand elaborou uma história da arquitetura e do urbanismo brasileiros no século XX ao mesmo tempo heróica e generosa. Nesse sentido, esse historiador francês pouco tem em comum com os arquitetos, engenheiros e urbanistas belo-horizontinos que identificaram nas falhas e omissões do plano de Aarão Reis a raiz dos problemas urbanos decorrentes da expansão da cidade nos anos 1930-1960. Ao contrário, o autor procurou atribuir a responsabilidade pela desordem urbana às mudanças impostas ao plano da CCNC e, sobretudo, à ocorrência de um imprevisto, e imprevisível, crescimento da cidade. Assim, indaga Bruand,

[...] pode-se realmente censurar Aarão Reis? Por certo ele imaginou uma cidade fechada, de área rigorosamente fixada, sem possibilidade de extensão maciça além dos limites previstos, mas quem teria ousado prever um fenômeno desses numa época onde o programa estabelecido já era considerado ambicioso? Uma concepção aberta, preparando o desenvolvimento futuro segundo certos eixos, teria dado melhores resultados e teria sido respeitada? Pode-se duvidar, pois nenhum controle é possível quando se está frente a um fenômeno cuja extensão atinge tamanha amplitude. [...] O plano de Belo Horizonte pertence à sua época; [...] (BRUAND, 1999, p. 349).

Nessa cidade fechada, a zona suburbana teria um papel a cumprir, associado à Avenida do Contorno: promover a transição entre campo e cidade de forma suave, inserindo o espaço urbano no seu entorno imediato. Segundo Bruand, Aarão Reis

[...] recusara-se a ver a cidade como um todo definido de uma vez por todas, surgindo abruptamente no campo; ele previu, entre os dois, uma zona suburbana um pouco mais solta; a transição foi assim habilidosamente disposta, mas ainda era preciso evitar todo o rompimento brutal entre a aglomeração e seu subúrbio: daí por que a aglomeração foi dotada de um bulevar circundante (Avenida Contorno), bastante flexível para desempenhar o papel em questão, integrando-se sem dificuldade na composição essencial (BRUAND, 1999, p. 347).

Em linha de argumentação distinta, mas algumas vezes próxima a essa de Bruand, o arquiteto Luiz Mauro do Carmo Passos, em *A metrópole cinqüentenária*, dissertação de mestrado defendida em 1996, considerou os subúrbios como parte integrante da cidade. Eles articulariam campo e cidade, como afirmou Bruand. Entretanto, Passos rejeitou a tese de que a cidade teria sido projetada como uma ordem espacial fechada e estática. Nos subúrbios, identificou elementos, como o delineamento de vias direcionadas para a zona rural, que lhe sugeriram ser o traçado da zona suburbana aberto a uma futura expansão horizontal da cidade, para além do limite da área demarcada pela CCNC. Porém, apesar de aberta à expansão urbana, a zona suburbana não teria sido concebida no plano da Cidade de Minas como área reservada para expansão futura da cidade, devendo ser sua ocupação simultânea a da área urbana. Segundo o arquiteto,

ainda que a partir deste limite [da área demarcada pela CCNC] nada é definido, as vias suburbanas que o atingem parecem direcionadas a um prolongamento além do mesmo - o que se pode inferir pela configuração geral expansiva do traçado e, particularmente, pelo fato de algumas vias originarem-se a pequena distância deste limite, o que só se justifica pela possibilidade de sua extensão. [...] A abertura potencial do traçado da zona suburbana à expansão, o incentivo à sua ocupação concomitante à da "área urbana" e ainda a expectativa de um crescimento para além do horizonte de trabalho do plano indicam mais o propósito de impor ao crescimento uma ordem do que fixar uma ordem definitiva (PASSOS, 1996, p. 143).

No arranjo geral proposto para a Cidade de Minas pela CCNC, a zona suburbana teria, então, um caráter peculiar, distinto da zona rural e da área urbana. A ocupação inicial da cidade seria feita de modo a permitir que no futuro o crescimento urbano se desse de forma gradual e paulatina. Aproximando-se dos argumentos de Le Ven, Passos afirmou que na concepção e na implantação da cidade estaria implícita a intenção de se estabelecer uma ordem espacial hierarquizada e segregacionista:

[...] cada uma das partes da cidade estava sujeita a um certo tipo de medidas, as quais visavam muito mais conduzir sua ocupação sob a perspectiva de um crescimento futuro, do que definir uma forma urbana plena e acabada. [...] A concepção e a implantação da Nova Capital, se por um lado apresentam o empenho em estabelecer uma ordem hierarquizada e mesmo segregacionista na demarcação dos espaços e de sua ocupação, por outro lado não fixa esta ordem de maneira completa e estática, mas deixa vários aspectos abertos a serem definidos no futuro (PASSOS, 1996, p. 193).

Devemos salientar que, aqui, Passos afastou-se das posições anteriormente tomadas por arquitetos e urbanistas belo-horizontinos, como Lincoln Continentino e Sylvio de

Vasconcellos, que, nos anos 1930 e 1940, criticaram o plano da CCNC justamente por este não prever mecanismos claros de expansão urbana.

Ainda nos anos 1990, a historiadora Heliana Angotti Salgueiro também considerou os subúrbios de Belo Horizonte como espaço de transição entre campo e cidade e, mais, como complemento da área urbana. Em um artigo publicado em 1994, *La pensée française dans la fondation de Belo Horizonte: des représentations aux pratiques*, a autora identificou no arranjo espacial proposto para os subúrbios da Cidade de Minas a apropriação de concepções urbanísticas utópicas oitocentistas, em especial a setorização funcional da cidade idealizada por Charles Fourier:

ce plan se compose de trois zones - urbaine, suburbaine et rurale - l'échiquier étant plutôt appliqué pour la zone centrale qui suppose une double trame; la géométrie en associe deux systèmes de voies: l'un quadrillé et l'autre diagonal - les mailles étant orientées dans deux sens différents, mais inscrites dans une régularité globale. On est tenté de rapprocher la conception en trois zones du plan de Belo Horizonte de celle de la ville idéale de Fourier, elle aussi divisée en trois enceintes. Le rapprochement vaut encore ce qui concerne la faible densité des constructions prévue dans les zones de banlieues par rapport à la zone urbaine, même si à Belo Horizonte, les parcelles demeurent clôturées de manière traditionnelle et qu'elles sont tracées à la règle en dépit des intentions proclamées de 'suivre le relief - plus accidenté qu'en zone centrale. On peut néanmoins affirmer qu'une réflexion plus moderne est à l'origine de la conception de cette zone suburbaine - cité-jardin avant la lettre, qui devait fonctionner comme une transition entre la ville et la campagne, un espace intermédiaire urbano-rurale (car dans la troisième zone devaient s'installer les communautés agricoles de culture vivrière). (SALGUEIRO, 1994, p. 89-90)¹⁴⁵.

A influência das concepções utópicas de Charles Fourier (1772-1837) no trabalho de Aarão Reis sem dúvida é possibilidade sedutora. Segundo Françoise Choay, a cidade ideal proposta por Fourier estaria organizada em um arranjo concêntrico formado por três anéis: no núcleo estaria a cidade central, a faixa intermediária seria ocupada pelos arrabaldes e as grandes fábricas e no anel externo estariam os subúrbios propriamente ditos. Em cada um dos

¹⁴⁵ Em tradução livre: "esse plano se compõe por três zonas - urbana, suburbana e rural - estando o tabuleiro precisamente aplicado sobre a zona urbana, pressupondo uma dupla trama, cuja geometria associa dois sistemas de vias: um quadriculado e o outro diagonal - as malhas estando orientadas em dois sentidos diferentes, mas inscritas em uma regularidade global. Tentou-se comparar a concepção em três zonas do plano de Belo Horizonte àquela da cidade ideal de Fourier, também ela dividida em três faixas concêntricas. A comparação vale ainda no que diz respeito à baixa densidade de construções prevista nas zonas periféricas em relação à zona urbana, mesmo que em Belo Horizonte as quadras permanecessem fechadas da maneira tradicional, elas que foram traçadas à régua, apesar das intenções declaradas de 'seguir o relevo' - mais acidentado ali do que na zona central. Ainda assim, pode-se afirmar que uma reflexão mais moderna está na base da concepção dessa zona suburbana - cidade-jardim *avant la lettre* - que deveria funcionar como uma transição entre a cidade e o campo, um espaço intermediário entre o urbano e o rural (uma vez que na terceira zona deveriam se instalar comunidades agrícolas para o cultivo de gêneros alimentícios)" (SALGUEIRO, 1994, p. 89-90, tradução nossa).

anéis, as construções estariam sujeitas a limitações de área e de altura. Em geral, cada construção deveria ocupar no máximo metade do seu terreno, deixando espaço livre suficiente para jardins e pátios (CHOAY, 2000, p. 69).

Entretanto, seria anacrônico considerar a zona suburbana, nos termos propostos pelo plano da Cidade de Minas, como a "*cit -jardin avant la lettre*" de que nos diz Salgueiro, pois se trata de concep o urbanística específica e posterior ao trabalho da CCNC. A cidade-jardim, uma das mais influentes utopias sociais e urbanísticas do fim do século XIX, foi proposta em 1898 pelo inglês Ebenezer Howard (1850-1928) como alternativa para a congestionada Londres vitoriana, numa obra com título eloquente: *Tomorrow: a peaceful path to real reform*¹⁴⁶. Na concep o de Howard, a cidade-jardim seria um organismo de popula o e área limitadas (30.000 habitantes e 400 hectares, respectivamente), parte de vasto conglomerado policêntrico de núcleos urbanos conectados entre si. Caberia ao cinturão verde - a área agrícola circundante, com 2.000 hectares ocupados por uns 2.000 moradores - impedir que a cidade crescesse indefinidamente, estendendo-se pelos campos vizinhos. Quando a cidade alcançasse a popula o limite, o crescimento se daria através da funda o de outra cidade-jardim, articulada   primeira por uma ferrovia, tendo o seu próprio cinturão verde e conservando intacto o cinturão rural da primeira cidade (HOWARD, 1996, p. 112-118, 187-188). Assim, segundo Peter Hall, o cinturão verde foi pensado como barreira   expansão desordenada da cidade, sendo, portanto, uma resposta às mazelas da aglomera o urbana indiscriminada. Hall ressalta que o cinturão verde seria essencialmente uma área agrícola, ainda que nele devessem ser localizadas institui es como reformatórios e casas de repouso, que "só teriam a ganhar com uma localiza o rural" (HALL, 2002, p. 109). Como vemos, concep es urbanísticas distantes das do plano da Cidade de Minas, ainda mais se considerarmos que a utopia social proposta por Howard somente encontrou expressão arquitet nica e urbanística concreta em 1903, quando os arquitetos Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1947) projetaram e construíram Lechtworth, cidade-jardim a 55km ao norte de Londres.

No mesmo artigo publicado em 1994, Salgueiro apresentava a zona suburbana também como espaço que, ao abrigar equipamentos e constru es essenciais ao funcionamento da cidade dentro de concep es higienistas e técnicas modernas, teria um papel específico na organiza o da cidade como um todo e um caráter complementar   área urbana delimitada pela Avenida do Contorno:

¹⁴⁶ Traduzindo livremente: *Amanh : um caminho pac fico para a verdadeira reforma*. Em 1902, essa obra seria reeditada com o título: *Garden cities of tomorrow*, ou seja, *Cidades-jardins de amanh * (HOWARD, 1996).

reste à évoquer un dernier point qui fait référence à la fois aux utopistes, aux hygiénistes et à Jean Reynaud: c'est la hiérarchisation de l'espace en termes de distribution des équipements, voire de localisation fonctionnelle des services - au nom de la triade salubrité, commodité, embellissement. C'est dans les faubourgs qu'on prévoyait de placer de cimetière, l'abbattoir, l'hippodrome, un lavoir e des bains publics, l'incinérateur, la station de traitement des eaux usées et même un four crématoire - tout ceci dans la partie la plus basse le long de la rivière, suivant la logique hygiéniste, tandis que des réservoirs l'eau seraient placés de l'autre côté à plus de 1000m d'altitude (SALGUEIRO, 1994, p. 90)¹⁴⁷.

Essa análise apresentou a zona suburbana como complemento da área urbana. Nos detalhes, há algumas incorreções que não invalidam o argumento, que seria retomado ainda em outras duas ocasiões por Salgueiro¹⁴⁸. Em primeiro lugar, em 1996, em um catálogo de exposição, no qual apresentava os subúrbios planejados pela CCNC como lugar dos equipamentos coletivos de infra-estrutura e serviços urbanos, complementando o arranjo espacial da área urbana segundo a "lógica higienista ou a repartição funcional das utopias, pois estes se situam fora do centro urbano" (SALGUEIRO, 1996, p. 7). Em segundo lugar, no seu livro *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, publicado em 1997 (SALGUEIRO, 1996, p. 155).

No catálogo elaborado em 1996, de uma exposição no Museu de Arte de São Paulo, na maior e talvez a mais caótica metrópole brasileira do fim do século XX, a historiadora também apresentou os subúrbios como o lugar da desordem, atribuindo à administração municipal a responsabilidade pela ocupação desordenada que se deu na periferia de Belo Horizonte:

o cenário planejado da nova capital de Minas nos seus primeiros tempos mostra a fraca densidade do centro, cuja ocupação era segregativa, contrastando com a ocupação desordenada da periferia, próxima à avenida do Contorno. Por não se pensar ainda numa política urbana sócio-habitacional efetiva, iniciam-se as formas de ocupação marginal, embrião

¹⁴⁷ Traduzindo livremente: "resta evocar um último ponto que faz referência, ao mesmo tempo, aos utopistas, aos higienistas e a Jean Reynaud: é a hierarquização do espaço em termos da distribuição dos equipamentos, mesmo da localização funcional dos serviços - em nome da tríade *salubridade, comodidade e embelezamento*. É nos subúrbios que se previu a instalação do cemitério, do matadouro, do hipódromo, de lavanderia e banhos públicos, do incinerador, da estação de tratamento das águas usadas e mesmo de um forno crematório - tudo isso na parte mais baixa, ao longo do ribeirão, de acordo com a lógica higienista, enquanto os reservatórios de água seriam localizados nas partes altas, a mais de 1.000m de altitude [sobre o nível do mar]" (SALGUEIRO, 1994, p. 90, tradução nossa).

¹⁴⁸ De acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, a localização da lavanderia e dos banhos estava prevista para a área urbana, na Avenida Álvares Cabral, e não na zona suburbana. Nessa e noutras plantas da cidade produzidas pela CCNC não estão indicados espaços para incinerador de lixo nem para forno crematório. Heliana Angotti Salgueiro deixou de mencionar as oficinas do ramal de estrada de ferro, localizadas junto ao matadouro. Essas oficinas aproveitariam instalações já existentes, de uma antiga fábrica de ferro (MINAS GERAES, 1895c).

das favelas que circundam hoje as metrópoles do país (SALGUEIRO, 1996, p. 14).

Tal interpretação, dos subúrbios como lugar da desordem, foi retomada em 1998 por Flávio Villaça, que nos apresentou a zona suburbana como área de espaços não planejados, onde foi previsto um "plano viário menos elaborado" do que o da área urbana, que seria, segundo o autor, a parte planejada de Belo Horizonte (VILLAÇA, 2001, p. 119). O autor também retomou vigorosamente o argumento de Le Ven, considerando o plano da CCNC como concebido sob o signo da segregação social explícita:

a zona urbana era claramente a zona "nobre" da cidade e a suburbana, a popular (VILLAÇA, 2001, p. 119);

também é válido admitir que, precisamente por ter sido planejada para abrigar as burguesias e seus negócios (como os fatos comprovaram), a área urbana teria sido concebida por Aarão Reis, de um único lado do Arrudas. Ele sabia que, se esse ribeirão viesse a seccionar a cidade ao meio, estaria sendo criada uma área planejada que tinha um lado melhor e outro pior, o que seria inaceitável: a área planejada, sendo destinada às burguesias, tinha que ser "boa" integralmente. As camadas populares foram alojadas fora da área planejada. Em Brasília, por acaso, foi diferente? (VILLAÇA, 2001, p. 120).

Em analogia à Brasília, Villaça considerou a expansão urbana fora da Avenida do Contorno, já nas primeiras décadas do século XX, como um "antiplano", reforçando a noção da zona suburbana como espaço não planejado (VILLAÇA, 2001, p. 123).

Por fim, destacaremos uma interpretação que também considerou os subúrbios como espaços concebidos pela CCNC de forma a complementar a área urbana e reconheceu a periferia de Belo Horizonte como o lugar da desordem urbana e o espaço de vida dos mais pobres. Em um artigo incorporado ao livro *Urbanismo no Brasil - 1895-1965*, uma grande e importante coletânea de textos sobre oito cidades brasileiras, Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes e Fábio José Martins de Lima afirmaram que "a terceira zona, de sítios, foi prevista como uma transição entre as zonas urbana/suburbana e a zona rural [...]" (GOMES; LIMA, 1999a, p. 122). Já a zona suburbana teria sido projetada como complemento da área urbana:

a zona suburbana foi concebida com um parcelamento em lotes de proporções maiores e traçado um pouco mais flexível. Para ela foram projetados equipamentos como o hipódromo, o cemitério, os reservatórios de água, o matadouro, as casas de máquinas dos esgotos e as oficinas do ramal férreo, tomando-se o cuidado de definir a implantação desses equipamentos a partir de preceitos higienistas (GOMES; LIMA, 1999a, p. 122).

A desordem que caracterizaria efetivamente a zona suburbana seria, portanto, incompatível com o plano da CCNC e teria sua origem na gestão descuidada do espaço da cidade pela administração pública e por seus moradores pobres:

à ordem e ao rigor do planejamento da zona urbana contrapor-se-á, entretanto, desde sua implantação, o desenvolvimento "espontâneo" da sua zona suburbana, ocupada pela população pobre da cidade (GOMES; LIMA, 1999b, p. 224).

Em suma, buscamos mostrar como a concepção espacial proposta para a periferia da Cidade de Minas pelo plano da CCNC foi avaliada e analisada por arquitetos, urbanistas e historiadores. Vimos que todos esses pesquisadores deram alguma atenção aos subúrbios de Belo Horizonte, ainda que nenhum deles, exceto talvez Lincoln Continentino, tenha lançado um olhar mais perscrutador sobre a periferia. O contraste entre a regular ordenação geométrica da área urbana e a irregularidade do traçado proposto por Aarão Reis intrigou todos esses autores. Podemos dizer que a impressionante desordem decorrente da ocupação efetiva da zona suburbana fez com que alguns estudiosos, como Lincoln Continentino, João Boltshauser e Letícia Julião avaliassem a planificação da zona suburbana apresentada no projeto da CCNC nos termos mais desfavoráveis e os subúrbios como espaço não planejado ou projetado de modo negligente. A também impressionante divisão da cidade em áreas dotadas de boa infra-estrutura urbana, ocupadas pelos mais ricos, e em zonas carentes de abastecimento de água e de redes de esgoto, habitadas pelos mais pobres, e a clara incapacidade ou desinteresse das autoridades municipais em superar essas desigualdades levou pesquisadores como Michel Le Ven e Jeffry Adelman a apresentar Belo Horizonte como cidade segregada, abrindo caminho para uma série de interpretações dos subúrbios como lugar dos pobres numa organização espacial segregativa. A crítica a essa interpretação conduziu, por sua vez, a avaliações dos subúrbios como área de expansão urbana e, depois, como espaço de transição entre cidade e campo ou como parte integrante do arranjo espacial proposto pelo plano da CCNC, dotada de caráter específico e não necessariamente destinada a ser o espaço de vida dos pobres. Todas essas interpretações têm seus pontos razoáveis e seus defeitos. São, antes de tudo, interpretações. Em comum, todas têm o laconismo que parece ter sido extraído do texto de Aarão Reis. O que nos sugere que ainda há muito que pesquisar, refletir e dizer sobre os subúrbios da Cidade de Minas, ou seja, sobre a primeira periferia de Belo Horizonte.

Nesse sentido, os caminhos dessa tese nos levam a buscar compreender como se deu o estabelecimento da zona colonial, que orientou a formação dos espaços de uma extensa

parcela dos subúrbios em uma direção que não estava prevista no plano inicial da CCNC. Segundo os termos do empreendimento de modernização em moldes agrários conduzido pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, grande parte dos terrenos reservados por Aarão Reis para a zona suburbana e para a zona de sítios foi aproveitada para a criação de colônias agrícolas e convertida em espaço rural. Do estabelecimento dos núcleos coloniais suburbanos tratará o próximo capítulo.

Capítulo 5

A ZONA COLONIAL DA CIDADE DE MINAS

Em sua última mensagem ao Congresso Mineiro, apresentada em junho de 1898, o presidente do Estado, Bias Fortes, dava notícia dos trabalhos então em andamento para o estabelecimento de núcleos coloniais agrícolas nos subúrbios da Cidade de Minas:

sendo de vital importância para esta capital o povoamento de seus vastos subúrbios por pequenos agricultores, e a fixação do pessoal operário atualmente aqui existente, o governo já tomou providências nesse sentido, fazendo medir e demarcar lotes para serem distribuídos e colonizados (MINAS GERAES, 1898a, p. 31).

Sucintamente, Bias Fortes apontava os futuros ocupantes dos núcleos coloniais suburbanos: pequenos agricultores e os operários que, atraídos pelos serviços de construção da nova capital, se interessassem em permanecer na nova cidade.

De imediato, algumas questões se colocam. Por que ocupar dessa forma os subúrbios da capital recém-instalada, transformando parte da zona suburbana em núcleos coloniais? De que modo se articulariam, de um lado, as políticas mineiras de imigração e colonização e, de outro lado, o projeto, a construção e ocupação da nova capital? De que forma concepções distintas de uso do espaço foram colocadas pelo governo mineiro e como elas influenciaram a formação dos espaços periféricos da Cidade de Minas?

Nosso argumento aponta para a articulação no espaço da Cidade de Minas de duas iniciativas de modernização regional. De um lado, o empreendimento urbano e industrializador de construção de uma nova cidade. De outro lado, o estabelecimento de colônias agrícolas e de um campo prático de demonstração que visavam associar, à mudança da capital, iniciativas voltadas para a modernização agrária.

Como vimos no capítulo 1, o governo mineiro, entre 1892 e 1898, buscou promover a modernização regional a partir de uma estratégia de diversificação econômica, levando adiante três iniciativas que foram definidas pelos presidentes do Estado como serviços extraordinários: a subvenção de estradas de ferro, a construção da nova capital e iniciativas de modernização agrária, centradas na promoção da imigração estrangeira e na fixação de imigrantes europeus e pequenos agricultores brasileiros em colônias distribuídas

pelo estado. A construção da Cidade de Minas constituiu-se, a princípio, um empreendimento de modernização em moldes essencialmente urbanos e industriais, sem contemplar, a rigor, a modernização agrária. Contudo, iniciativas voltadas para a imigração, a colonização e, também, para o ensino agrícola logo foram associadas à construção da nova cidade. Para compreender essa associação, devemos inicialmente buscar entender os modos como essas iniciativas foram pensadas no quadro da modernização mineira, para, a seguir, analisar a configuração espacial da zona colonial da nova capital.

A introdução de imigrantes no país estivera, nos últimos anos do Império, quase sempre entregue a companhias e empresários que, mediante garantias de juros e subvenções, se comprometiam a atrair trabalhadores com o fim básico de substituir a mão-de-obra escrava de origem africana. Com a República e o advento da federação houve uma redistribuição dos encargos relacionados com a introdução e o assentamento de imigrantes. Houve também, com a Constituição federal de 1891, transferência aos estados da jurisdição sobre terras devolutas e redistribuição de tributos, sendo a arrecadação do imposto de exportação integralmente atribuída aos estados federados. O controle das terras devolutas e o aumento da arrecadação tributária deram ao governo mineiro as condições necessárias para implementar uma política local de assentamento de colonos em núcleos previamente definidos – a colonização – e para reorganizar a introdução de imigrantes europeus – a imigração.

A partir da definição do arranjo constitucional federativo em 1891¹⁴⁹, o governo mineiro assumiu, aos poucos, maior participação na introdução de imigrantes até chegar ao envolvimento direto, como informou em maio de 1897 o secretário da Agricultura, Francisco Sá, em relatório apresentado ao presidente de Estado, Bias Fortes:

no período decorrido de vossa administração, até a presente data, foram introduzidos no estado 39.186 imigrantes, dos quais nos primeiros meses deste ano, 4.661; a este serviço traçaram-se normas inteiramente novas na prática, substituindo-se os contratos pela intervenção direta do Estado, por meio de funcionários seus; os preços de transporte foram reduzidos a taxas, ainda em parte nenhuma conseguidas, sendo pagas as passagens inteiras de imigrantes a 135 e 125 e já até a 100 francos; o nome de Minas se fez largamente conhecido na Europa, estando já estabelecida uma corrente

¹⁴⁹ A Constituição federal foi promulgada em 24 de fevereiro de 1891 e a Constituição mineira em 15 de junho do mesmo ano. Essas datas ficaram inscritas na *Planta Geral da Cidade de Minas* no nome de duas praças, que não foram implantadas. A Praça 15 de Junho comporia o vértice norte do Parque, na XIV seção urbana, no atual bairro da Floresta, onde hoje é o cruzamento das avenidas Assis Chateaubriand e Francisco Sales. A Praça 24 de Fevereiro seria uma pequena praça lançada sobre o eixo da Avenida Amazonas, na sua confluência com as ruas Goitacazes e Santa Catarina. Em frente, estaria um templo que, juntamente com a Municipalidade, comporia o conjunto urbanístico formado pela Praça 14 de Setembro, hoje Praça Raul Soares (MINAS GERAES, 1895c; MINAS GERAES, 1895d; MINAS GERAES, 1895h).

regular de imigração e de relações comerciais (MINAS GERAES, 1897b, p. 3).

No que se refere à colonização, a Lei mineira n. 150, de 20 de julho de 1896, autorizou o governo mineiro a estabelecer seis núcleos coloniais à margem das estradas de ferro, “nos pontos julgados mais convenientes a juízo do governo” (MINAS GERAES, 1896b, p. 4). Mais tarde, o Decreto n. 1.258, de 21 de fevereiro de 1899, regulamentou esses núcleos coloniais, definindo, no artigo 2º, sua localização genérica: “os núcleos serão distribuídos por diferentes zonas do estado, de modo que fique cada um situado, quanto possível à margem de estrada de ferro” (MINAS GERAES, 1900a; p. 64). Estava clara, portanto, a intenção de se ter a rede de estradas de ferro como suporte da colonização e de se espalhar os núcleos pelo território mineiro.

Norma de Góes Monteiro considera que a política imigratória do governo mineiro teve por objetivo básico, em uma primeira fase, no período de 1892 a 1907, o fornecimento de mão-de-obra para a lavoura cafeeira. A seguir, até 1930, as prioridades mudaram e o povoamento do estado, através da criação de núcleos coloniais e da concessão de terras devolutas, passou a ser o objetivo principal da política de imigração e colonização (MONTEIRO, 1973, p. 156-159).

Como nos lembra Maria Efigênia Lage de Resende, o pique da exportação de café por Minas Gerais ocorreu em 1887, para imediatamente entrar em declínio até 1894, em “um reflexo da grande crise de mão-de-obra que se seguiu à Abolição”. Essa crise de mão-de-obra nas duas regiões onde se concentrava a cafeicultura, a Mata e o Sul, terminou por atrair trabalhadores vindos de outras áreas do estado, que por sua vez também passaram a sofrer com a falta de mão-de-obra (RESENDE, 1982, p. 27).

Essa migração de mão-de-obra comprometeu a produção de cereais nas regiões que não estavam envolvidas com a lavoura cafeeira, tornando as finanças do Estado ainda mais dependentes da arrecadação dos impostos de exportação de café e fazendo com que o abastecimento interno demandasse cada vez mais a importação de gêneros, como arroz, milho, carne seca, banha e toucinho, que até o fim dos anos 1880 eram exportados pelos produtores mineiros. Assim, em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em junho de 1895, o presidente do Estado, Bias Fortes, apontava o declínio da produção de gêneros:

a lavoura, como que vendo no alto preço do café a realização de seus desejos e esperanças, tem-se dedicado quase que exclusivamente a este gênero de cultura, sem se ocupar da de cereais, nem mesmo como acessório. Daí resulta, em parte, o exagerado preço dos gêneros alimentícios em quase todos os municípios, porque, se é certo que nem todos se dão ao plantio do

café, entregando-se à cultura de cereais, não é menos certo que há todos os anos um verdadeiro êxodo de trabalhadores que, em busca de salários mais remuneradores, procuram a zona cafeeira, abandonando aquela onde se cultivam de preferência os cereais, resultando nesta a carência considerável de braços (MINAS GERAES, 1895a, p. 18).

Os efeitos do declínio da produção local sobre o abastecimento das povoações estavam a seguir descritos:

neste estado só há a grande e a pequena lavoura, limitando-se aquela ao plantio do café e da cana de açúcar, e esta ao de cereais. A esta cultura dedicam-se em geral os lavradores de menores recursos, de modo que a produção é muito pequena, e mais que insuficiente para as necessidades da população, que se vê obrigada a recorrer aos mercados estrangeiros para obter os principais gêneros de consumo (MINAS GERAES, 1895a, p. 19).

Assim, a partir de 1892, foi sob pressão não apenas dos cafeicultores da Mata e do Sul, mas também de produtores de outras regiões do estado que o governo mineiro formulou sua política de imigração e colonização.

Entretanto, a ênfase no fornecimento de mão-de-obra à agricultura não excluiria o atendimento às necessidades de outros setores da economia mineira. Sabemos do papel desempenhado pela força de trabalho imigrante, em especial dos italianos, nos trabalhos de construção da Cidade de Minas, no período da CCNC. Outra demanda de mão-de-obra vinha da construção de ferrovias. Na mesma mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em 1895, Bias Fortes dava notícia da disposição do governo em promover a vinda de imigrantes para que a Companhia de Estrada de Ferro Muzambinho prosseguisse suas obras no Sul de Minas:

a companhia alega a falta de trabalhadores, fato que tem dificultado o andamento rápido das obras a realizar. No intuito de obviar essa dificuldade, o governo do estado, segundo declaração já feita à diretoria, está pronto a promover a vinda de imigrantes que se destinem a esses serviços, uma vez que a companhia declare qual o número de que necessita (MINAS GERAES, 1895a, p. 15).

Assim, devemos salientar que, nos anos 1890, a política de imigração e colonização, para além de atender às demandas dos cafeicultores que buscavam recompor a força de trabalho após os abalos da Abolição, visaria também fornecer mão-de-obra para empreendimentos voltados para a modernização regional, como a construção da nova capital e a expansão das estradas de ferro, e, ainda, possibilitar a retomada da produção de outras culturas que não o café, estimulando a diversificação da economia. Possivelmente, foi

pensando nesses aspectos que Bias Fortes insistiu, em suas mensagens ao Congresso Mineiro, em apresentar os gastos com a imigração, que entre 1893 e 1897 alcançaram o total de 7.214:413\$793 (7.214 contos de réis), como "despesas extraordinárias de caráter reprodutivo", definidas pelo presidente do Estado como "sacrifícios do Estado em bem do seu progresso material" (MINAS GERAES, 1898a, p. 37). Comparando, de acordo com a mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em junho de 1898 por Bias Fortes, o governo mineiro gastou, entre 1894 e 1897, 25.004:548\$203 (25.004 contos) na construção da nova capital e 8.431:402\$194 (8.431 contos) para subvencionar companhias ferroviárias somente no ano de 1897 (MINAS GERAES, 1898a, p. 27).

Do mesmo modo, se por um lado devemos reconhecer a prioridade dada à obtenção de mão-de-obra no período anterior a 1907, por outro lado não podemos deixar de considerar que, nesse mesmo período, a imigração também esteve inserida em um processo de povoamento e ocupação do território mineiro. Articular a colonização à imigração era, em princípio, uma forma de atrair imigrantes. Assim, explicava Bias Fortes, em sua mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em 1896:

nada contribuirá tão eficazmente para o povoamento de nosso território do que o atrativo de se deparar ao estrangeiro de poder ser proprietário, para o que poderão ser distribuídos a imigrantes lotes de terra em núcleos coloniais. O estabelecimento destes em zonas percorridas por estradas de ferro trará a vantagem de, além de concorrer para o desenvolvimento da produção no estado, aumentar a renda das vias férreas (MINAS GERAES, 1896a, p. 32).

Outra maneira de estimular o povoamento poderia ser a demarcação e venda de terras devolutas, mas durante os anos 1890 o governo mineiro pouco fez além de se comprometer a tentar manter o preço dessas terras abaixo dos praticados nas vendas particulares. Assim, o acesso às terras devolutas foi efetivamente atrelado ao mercado de terras e tornou-se viável apenas aos que dispusessem de recursos monetários para a compra à vista. Portanto, a colonização, que permitia a compra a prazo, seria, em princípio, a forma de fixar no estado os novos habitantes. Das palavras de Bias Fortes acima transcritas, podemos depreender que esses povoadores seriam especificamente imigrantes estrangeiros.

A imigração como forma de obtenção de mão-de-obra já era discutida pelo menos desde a década de 1850 e a supressão do tráfico negreiro. Em 1855, por exemplo, um advogado fluminense, Luiz Peixoto de Lacerda Werneck, filho do lavrador Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, barão do Pati do Alferes, publicou no Rio de Janeiro uma defesa da colonização européia como forma de se povoar o território brasileiro, em especial a província

do Rio de Janeiro. Sem opor-se à escravidão, Lacerda Werneck apresentava a imigração européia como instrumento de substituição da mão-de-obra escrava e de renovação da população brasileira, considerando negros e chineses como indesejáveis ao povoamento (WERNECK, 1855).

Em mensagem apresentada ao Congresso Mineiro, em abril de 1893, o presidente do Estado, Afonso Pena, ecoou essas idéias, ao discutir planos que não tiveram prosseguimento, de introdução de imigrantes chineses:

se esses imigrantes não são desejáveis como elemento colonizador, podem seguramente prestar bons serviços em diversos trabalhos da lavoura e em pequenas indústrias. O que cumpre, porém, é tomar cautelas e providenciar para evitar que das ruas das grandes cidades chinesas e das suas praias nos sejam remetidos os refugos do celeste Império (MINAS GERAES, 1893a, p. 22).

A preocupação de Afonso Pena com a procedência dos trabalhadores estrangeiros expressava concepções correntes nas classes altas brasileiras na segunda metade do século XIX sobre o meio físico e sobre a própria população rural brasileira. A terra muitas vezes era dada como hostil, mas, talvez com maior frequência, ela também era vista como fértil e favorável aos estabelecimentos humanos. Afonso Pena, em sua mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em 1894, lembrava:

encerram, sem dúvida, os nossos sertões virgens incalculáveis riquezas que só esperam a mão do homem para virem engrossar a soma de nossa fortuna realizada (MINAS GERAES, 1894a, p. 14).

A questão era, então, ter disponível a mão do homem, a mão-de-obra. E assegurar-se que esta mão-de-obra fosse a mais adequada às condições do meio e ao interesse dos grupos que dominavam social e economicamente a exploração da terra.

Como nos lembra Emília Viotti da Costa, esses grupos, em princípio, rejeitavam os libertos. Marcados pela escravidão e lançados à marginalidade após a Abolição, os ex-escravos eram tidos como pouco propensos ao trabalho e não eram reputados como trabalhadores confiáveis. Os homens e mulheres livres e pobres, por sua vez, eram considerados também indolentes e ignorantes. A introdução de trabalhadores chineses, tidos como servis, era vista como a possibilidade de se instaurar um regime de semi-escravidão e, por isso, era rejeitada por uns e admitida por outros. Por fim, a imigração subvencionada de famílias européias acenava com a perspectiva de se obter mão-de-obra de boa qualidade, ainda que muitas experiências de colonização por europeus tenham se revelado

desapontadoras (COSTA, 1999b, p. 309-312, 326-329, 340-342). Assim, o trabalhador livre nacional, fosse ex-cativo ou não, era considerado como inadequado às necessidades da grande lavoura e, por indução, era também descartado como povoador do território, enquanto o colono europeu era tomado como o elemento que tanto poderia resolver o problema de mão-de-obra quanto permitir ao país explorar com eficácia seus recursos naturais. Essa questão já tem sido longamente discutida na historiografia brasileira e não é propriamente o objeto deste trabalho. Mas não podemos deixar de considerar seu peso nas políticas imigratórias e de colonização do governo mineiro e, como discutiremos mais adiante, na ocupação do território da Cidade de Minas.

Vale a pena então, analisarmos o relatório apresentado ao presidente do Estado, Francisco Silviano Brandão, em junho de 1899, por Américo Werneck, secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, político e administrador encarregado de dirigir não apenas as políticas de colonização e imigração do governo mineiro, mas, também, a fiscalização das estradas de ferro subvencionadas pelo Estado e o prosseguimento das obras de implantação da nova capital. Desse modo, sob a responsabilidade direta de Américo Werneck estavam os projetos de modernização mineira, tanto em bases urbanas e industriais quanto em moldes agrários. Como vimos anteriormente, o mandato de Francisco Silviano Brandão iniciou-se em meio à séria crise econômica, cuja origem foi atribuída então à queda dos preços internacionais do café e, também, à desvalorização do câmbio. Os efeitos dessas quedas sobre as finanças estaduais foram considerados extremamente graves pelo novo presidente do Estado, principalmente por estar o governo mineiro comprometido com volume significativo de gastos extraordinários, entre eles a construção da nova capital e os projetos de imigração subvencionada e de colonização. Nesse contexto, foi necessário estabelecer prioridades para os gastos públicos e esse primeiro relatório apresentado ao presidente do Estado deu a Américo Werneck oportunidade para expor e justificar as escolhas feitas. O secretário procurou fundamentar sua atuação em um projeto de desenvolvimento regional, dentro da estratégia de diversificação econômica, que pudesse levar o estado a superar a aguda crise em que se encontrava.

Segundo Werneck, o desenvolvimento de um estado que, como Minas Gerais, dispunha de grandes recursos naturais que poderiam ser aproveitados para impulsionar a produção de matérias-primas que, por sua vez, poderiam ser, nas indústrias, beneficiadas ou transformadas em produtos demandados pelo mercado interno, dependia essencialmente da capacidade de trabalho dos seus habitantes:

num país vasto e despovoado, que tende sempre a desenvolver-se, a procura de braços é um fenômeno natural, e sê-lo-á ainda por muito tempo a despeito da entrada de milhares de imigrantes. Todavia cumpre confessar que essa falta não seria por enquanto sensível, se a população operária se aplicasse mais ao trabalho, em vez de passar a vida na exploração de expedientes ofensivos à moral e ao direito de propriedade. De fato, uma das coisas que mais impressiona o observador neste estado é a enorme desproporção entre a sua renda agrícola e a cifra da população. Comparativamente à receita pública, e considerada a igualdade do regime tributário, a porcentagem fornecida pelo habitante mineiro é três vezes menor que a do habitante fluminense e quatro vezes inferior à do paulista. Essa desproporção cresce de ponto, desde que se leve em conta a variedade e abundância da nossa riqueza natural em todos os seus ramos (MINAS GERAES, 1899a, p. 18).

Américo Werneck, fluminense, engenheiro por formação e lavrador no vale do Paraíba do Sul, deixava claro que, se por um lado, a imigração era necessária, mais importante ainda seria assegurar que a população local - os nacionais como se dizia então - se dedicasse ao trabalho e abandonasse o que parecia ser, na época, a grande ameaça ao progresso e à ordem: a vadiagem¹⁵⁰. Para alcançar esse objetivo, mais do que a coerção legal preconizada por alguns, Werneck recomendava:

a fundação de colônias ao longo das estradas de ferro, no intuito de criar pequenos centros de atividade, verdadeiras escolas de cultura inteligente que, além de contribuírem para a regeneração dos costumes nacionais, mediante o exemplo do trabalho fecundo, atrairão com a sua prosperidade a população superabundante do velho mundo (MINAS GERAES, 1899a, p. 48).

Associar a colonização e a imigração como meio de transformar e regenerar os brasileiros através do exemplo e da educação era apenas um dos pontos básicos do pensamento de Américo Werneck. No seu relatório, o secretário desdobrou-se na exposição

¹⁵⁰ Américo Werneck (Bemposta, Paraíba do Sul, RJ, 1855 - Rio de Janeiro, RJ, 1927). Filho do barão de Bemposta, formou-se engenheiro pela Escola Politécnica, do Rio de Janeiro, em 1877, mas foi essencialmente grande lavrador no município de Paraíba do Sul, onde sua família tinha extensas propriedades. Republicano, jornalista e escritor, participou da política fluminense e também se ligou aos políticos do Sul de Minas, entre eles Francisco Silviano Brandão, que o nomeou secretário da Agricultura em 7 de setembro de 1898. Werneck permaneceu no cargo até 31 de janeiro de 1901, tendo sido interinamente, prefeito da Cidade de Minas, entre 7 de setembro e 27 de outubro de 1898. Após deixar o governo mineiro, voltou à política fluminense, sendo deputado estadual entre 1902 e 1904 e deputado federal de 1906 a 1908. No fim da primeira década do século XX, foi nomeado prefeito de Águas Virtuosas, hoje Lambari, onde empreendeu vasto programa de obras públicas com o objetivo de transformar a cidade em uma estância hidromineral em moldes europeus. A seguir, em 1912, arrendou o balneário. Teve, entretanto, sérios dissabores com políticos locais e com o próprio governo mineiro, que o levaram a acionar o Estado na justiça, tendo Rui Barbosa como advogado. Em 1918, o governo mineiro foi condenado pelo Supremo Tribunal Federal a pagar 2.754:000\$000 (dois mil e setecentos contos de réis) a Werneck. Em sua mensagem ao Congresso Mineiro, apresentada em junho de 1919, o presidente do Estado, Arthur Bernardes queixou-se duramente do estado de abandono em que Werneck teria deixado o balneário (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 221-222; MONTEIRO, 1994, p. 723-724; MINAS GERAES, 1919, p. 97-99).

de suas propostas para o desenvolvimento do estado e do país. Ao longo de quase sessenta páginas, tornava-se claro o comprometimento de Werneck com a defesa da produção agrícola e pecuária, a seu ver o meio mais seguro de desenvolvimento da economia e da sociedade. Clara também a sua oposição ao artificialismo da industrialização que se processava no início da República. Não que o pensamento de Werneck fosse contrário à indústria. Contudo ele insistia no incentivo às chamadas indústrias naturais, que processassem a produção agropecuária do país e que, portanto, não fossem dependentes de insumos importados:

as fábricas devem ser escoadouros da produção, auxiliares do explorador da terra, estimulantes da riqueza interna, e não como até hoje, inimigos poderosos que abrem as portas da alfândega à matéria-prima estrangeira, estabelecendo a concorrência com o gênero do país, a ponto de privar o proprietário agrícola de seu único mercado. [...] A indústria nacional só se justifica como um corolário da exploração do solo, que é seu berço (MINAS GERAES, 1899a, p. 4-5).

Foi nessa chave que Américo Werneck defendeu com veemência a industrialização do aço, através da criação de estabelecimentos que, utilizando carvão vegetal produzido localmente, pudessem aproveitar o minério de ferro de Minas Gerais, sem a necessidade de se importar carvão mineral. Para Werneck, o estado pouco desenvolvido da metalurgia do ferro no país se devia à desatenção dos governos brasileiros:

a questão não é de combustível, como a muita gente se afigura; o carvão vegetal, inesgotável no país, satisfaz perfeitamente às exigências do fabrico; a questão está na falta de capital e de competências individuais. Com uma pequena proteção, que não lhe havia de faltar na primeira fase do seu desenvolvimento, seria possível atrair profissionais de valor e promover a fundação de grandes estabelecimentos (MINAS GERAES, 1899a, p. 37).

Nícia Vilela Luz, em sua obra *A luta pela industrialização do Brasil*, analisou o pensamento político e econômico de Américo Werneck como representativo de uma corrente que, nas décadas de 1890 e 1900, protestava contra o artificialismo da industrialização promovida a partir de 1870, em especial após a República, e preconizava políticas públicas que protegessem os interesses da agricultura e das indústrias diretamente relacionadas com a produção rural brasileira. Assim, o pensamento de Werneck enfatizava os vínculos entre a agricultura e a indústria e, constatando que o mercado consumidor brasileiro era essencialmente composto da população rural, considerava que tanto o comércio quanto a indústria localizada nos meios urbanos dependiam da prosperidade do campo para se sustentarem e para obterem lucro. Portanto, os limitados recursos financeiros do país deveriam ser aplicados no desenvolvimento das riquezas naturais, através da defesa da

produção agropecuária e da proteção tarifária às indústrias cujos insumos fossem proporcionados pelo campo e que atendessem às necessidades do mercado consumidor rural, mesmo que em detrimento dos mercados urbanos¹⁵¹ (LUZ, 1961, p. 86).

Como vimos, para Américo Werneck, a colonização tinha um papel pedagógico. Os núcleos coloniais seriam meio de se estabelecer com solidez e eficiência o ensino agrícola no estado. Os colonos europeus, em tese detentores de um conhecimento técnico mais avançado do que os agricultores brasileiros, introduziriam, através do seu trabalho, novas técnicas agrícolas. Em *campos de demonstração* criados nos núcleos, em contato com os resultados do trabalho dos colonos, seriam formados “mestres de culturas” que, mais tarde, circulariam pelas fazendas da região circunvizinha, difundindo as novas técnicas desenvolvidas a partir do exemplo dos colonos europeus. Defendendo suas decisões políticas à frente da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Werneck contrapôs esse modelo, ao qual denominava *ensino prático* ou *ensino ambulante*, ao sistema de ensino agrícola, baseado em institutos agronômicos e campos de experiência, organizado em bases científicas e com grande ênfase nos estudos teóricos, que fora anteriormente proposto por Francisco Sá e pelo inspetor-geral do Ensino Agrícola, Henri Gorceix, no governo de Bias Fortes¹⁵². Werneck atacou duramente os esforços feitos no governo anterior:

o ensino, como se achava organizado, não correspondeu de modo algum aos intuítos do governo passado. Nenhum resultado sério deram os campos de experiência e os institutos fundados em Uberaba e Itabira¹⁵³, apesar de despender-se anualmente com a sua manutenção cifra superior a 200:000\$000. Conclusões sem caráter comercial, luxuosos laboratórios sem trabalho, cultura mal dirigida no meio da indiferença completa dos lavradores, relatórios cheios de esperança, organizações de planos gigantescos, muita produção de hortaliças, receitas fantásticas, despesas não autorizadas, sacrifícios estéreis, indisciplina no professorado, experiências irrisórias – eis tudo quanto se ganhou. Com a centésima parte dos recursos,

¹⁵¹ Segundo Nícia Vilela Luz, esse "ruralismo" da corrente representada por Américo Werneck tomaria nos anos 1920 a feição de um pensamento mais radical de oposição à industrialização e à urbanização do país. Esse pensamento, ruralista e nacionalista, transcenderia o âmbito da economia para os "domínios da moral preconizando uma filosofia antiindustrialista, antiurbana, ressaltando as vantagens e a superioridade da vida do campo" (LUZ, 1961, p. 86).

¹⁵² Claude Henri Gorceix (Saint-Denis de Murs, França, 1842 - Paris, França, 1919). Foi o organizador e primeiro diretor da Escola de Minas, estabelecida entre 1874 e 1876 em Ouro Preto. Bacharel em ciências físicas e matemáticas pela Escola Normal Superior, de Paris, dirigiu, até 14 de outubro de 1891, a Escola de Minas, na qual lecionou mineralogia, geologia, física e química, desenvolvendo extenso trabalho de pesquisa científica. (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 95-97).

¹⁵³ O sistema de ensino agrícola mineiro estava composto pelo Instituto Agronômico de Itabira e pelo Instituto Zootécnico de Uberaba, criados no mandato de Afonso Pena. Francisco Sá e Henri Gorceix propuseram a reorganização desses institutos e a criação de campos práticos de demonstração em Oliveira, Entre Rios e na fazenda do Leitão, nos arredores da capital em construção (MINAS GERAES, 1897b, 139-141).

modestos lavradores têm prestado melhores serviços à divulgação do ensino agrícola (MINAS GERAES: 1899a, p. 19).

No entendimento de Américo Werneck, o ensino prático ou ambulante de agricultura associado à colonização poderia trazer ao estado benefícios maiores por custos sensivelmente menores. Por isso, pressionado a cortar custos em função da crise econômico-financeira, o governo mineiro abandonou toda a estrutura de ensino agrícola em processo de implantação sob pretexto de ser improdutiva e inadequada às reais necessidades do campo. Segundo Werneck,

[...] à vista desse resultado negativo, que estava contribuindo para desmoralizar uma boa idéia (o ensino agrícola), o governo resolveu fechar os institutos de Uberaba e Itabira e extinguir os campos práticos de Oliveira, Entre Rios e Belo Horizonte (MINAS GERAES: 1899a, p. 19).

Porém, é certo que as diferenças ideológicas alegadas por Werneck para deixar de lado a organização estabelecida por Henri Gorceix e Francisco Sá não explicam por si só o fechamento desses estabelecimentos. Devemos voltar a salientar que, no contexto da grave crise econômica dos últimos anos da década de 1890, a falta de recursos levou ao drástico corte de pessoal na administração e ao abandono ou descontinuação de políticas e empreendimentos governamentais.

Nesse quadro de crise, a imigração sofreu redução expressiva. Segundo Américo Werneck, em 1898, “cada imigrante custou, na média, 232\$000 [duzentos e trinta e dois mil réis] e basta esse algarismo para justificar o retraimento do governo, enquanto o cambio se conservar abaixo de 10¹⁵⁴.” (MINAS GERAES, 1899a, p. 47).

A imigração subvencionada era dispendiosa e de resultados incertos: recrutar imigrantes na Europa era trabalhoso e transportá-los até o estado muito caro. Essas tarefas quase sempre foram deixadas a cargo de empresários particulares, cuja fiscalização pelo governo mineiro era difícil. Na maior parte das vezes, os contratantes não foram capazes de introduzir efetivamente em Minas Gerais os imigrantes prometidos. O envolvimento direto do Estado na introdução de imigrantes, alternativa colocada em prática por Francisco Sá, secretário da Agricultura no governo Bias Fortes, trouxe a possibilidade de resultados mais seguros. No entanto, a manutenção de uma representação oficial na Europa, o pagamento de

¹⁵⁴Ou seja, 1\$000 (um mil réis) por 10 dinheiros. A libra esterlina (*pound sterling*), moeda britânica utilizada nas transações comerciais internacionais no fim do século XIX e início do XX, era então dividida em 20 xelins (*shillings*), cada um dividido, por sua vez, em 12 dinheiros (*pence*) (HORNBY; GATENBY; WAKEFIELD, 1956, p. 918, 967).

passagens marítimas e ferroviárias para os imigrantes e a operação de uma estrutura de recepção e triagem já no porto de desembarque, o Rio de Janeiro, tornaram-se caros demais para um estado em séria crise financeira.

Ainda assim, Werneck hesitava em desativar por completo a introdução de imigrantes, julgando ser passageira a crise financeira e ser necessária a imigração para o desenvolvimento regional: “convém, entretanto, não desorganizar o serviço e entretê-lo com pequenas levas, introduzindo de preferência famílias que se destinem aos núcleos coloniais.” (MINAS GERAES, 1899a, p. 47).

A intenção de orientar a reduzida corrente imigratória para os núcleos coloniais revelava o compromisso com a colonização que era, aos olhos de Américo Werneck, um projeto viável e necessário, mesmo em tempos de crise. O caminho escolhido foi dar prosseguimento à implantação dos núcleos coloniais planejados ainda no governo de Bias Fortes, entre os quais aqueles que se tornaram conhecidos como núcleos coloniais suburbanos da nova capital, e para eles fazer convergir a imigração européia.

Duas questões se colocam agora. Porque utilizar a zona suburbana da Cidade de Minas para o estabelecimento de colônias agrícolas? Qual era a possibilidade de serem articulados um empreendimento de modernização essencialmente urbano, como o da nova capital, com um projeto de colonização e imigração em bases rurais?

A CIDADE DE MINAS E A MODERNIZAÇÃO AGRÁRIA

É importante considerar que a criação da chamada zona colonial, com a fundação das cinco colônias suburbanas, não foi a primeira iniciativa do gênero nas vizinhanças da nova capital. Já em relatório apresentado à *Comissão de Estudos das Localidades indicadas para a nova Capital*, o engenheiro Samuel Gomes Pereira, encarregado das observações e levantamentos relativos à Belo Horizonte, anotou o interesse de um particular em obter do governo mineiro a concessão de terras devolutas em volta da Lagoa Seca¹⁵⁵ e nas cabeceiras do córrego do Leitão, para estabelecimento de uma colônia agrícola (PEREIRA, 1893, p. 27-28).

¹⁵⁵A Lagoa Seca ficava na região onde hoje está o bairro do Belvedere. A área foi incluída na zona de sítios, dentro do perímetro demarcado pela CCNC (MINAS GERAES, 1895b). Não há notícia de ter sido implantado esse projeto de colonização antes de se iniciarem os trabalhos da CCNC.

No município de Sabará, na margem direita do rio das Velhas, o governo mineiro administrava desde 1892 o núcleo colonial Maria Custódia, fundado pelo governo da União em 1890. Esse núcleo, com uma área de 266 hectares, estava ocupado em 1896 por 250 pessoas e o valor de sua produção agrícola nesse mesmo ano alcançou 20:010\$415 (20 contos de réis), de acordo com o relatório do secretário da Agricultura, Francisco Sá¹⁵⁶ (MINAS GERAES, 1897b, p. 162).

Em junho de 1895 foram iniciados os trabalhos para a implantação de um núcleo colonial nas terras da antiga fazenda do Barreiro, a quinze quilômetros da área destinada à Cidade de Minas. Segundo o secretário da Agricultura, Francisco Sá, em seu relatório apresentado ao presidente do Estado em maio de 1897:

a colônia de Barreiros (sic) foi fundada em uma fazenda, cuja desapropriação as obras da nova capital havia tornado necessária. Fora essa a mais importante das propriedades desapropriadas, tendo sido uma das mais consideráveis explorações agrícolas e pastoris dos arredores de Belo Horizonte. Estes antecedentes, a vantagem de se tirar proveito da custosa desapropriação realizada e a incontestável necessidade de se criar, junto à futura cidade, um centro de pequena lavoura para abastecê-la, explicam e justificam a fundação daquela colônia, que teve de superar grandes dificuldades extrínsecas (MINAS GERAES, 1897b, p. 161-162).

Francisco Sá não precisou nesse relatório quais seriam as “grandes dificuldades extrínsecas” que embaraçaram o estabelecimento do núcleo do Barreiro, mas podemos perceber certa sofreguidão em “tirar proveito da custosa desapropriação realizada”¹⁵⁷. Essa desapropriação fora feita para assegurar ao governo mineiro o imediato domínio dos mananciais necessários ao futuro abastecimento de água da Cidade de Minas. Segundo o

¹⁵⁶ Os terrenos do núcleo colonial Maria Custódia se estendiam por aproximadamente nove quilômetros ao longo da margem direita do rio das Velhas. O vértice sul do núcleo faceava a estação de General Carneiro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, situada na margem oposta do rio, onde a União levou a cabo, a partir de 1890, o prolongamento da linha de bitola estreita entre Sabará e Santa Luzia. Os outros dois núcleos coloniais administrados pelo Estado, fundados pelo governo imperial após 1887, eram maiores e tiveram maior produção em 1896. Eram os núcleos Rodrigo Silva, próximo a Barbacena, com 796 habitantes ocupando 985 hectares, cuja produção nesse ano alcançou 66:440\$500 (66 contos de réis) e São João d’El-Rei, no qual a produção atingiu 102:900\$00 (quase 103 contos) no mesmo período, localizado na Várzea do Marçal, com 620 habitantes em 288 hectares. (MINAS GERAES, 1897b, p. 162).

¹⁵⁷ Segundo relação publicada por Abílio Barreto, a fazenda do Barreiro foi adquirida pelo Estado a Manuel Pereira de Melo Viana, por 75:000\$000 (75 contos) e mais dois lotes suburbanos na nova cidade. Junto a essa fazenda, a CCNC comprou um terreno, pertencente a Antônio de Pádua Batista Vieira, por 30:000\$000 (30 contos). A fazenda do Leitão, pertencente a Cândido Lúcio da Silveira, foi desapropriada em troca de 40:000\$000 (40 contos) e mais um lote suburbano. A fazenda do Capão, de Ilídio Ferreira da Luz, foi adquirida por 35:000\$000 (35 contos). As terras de José Cleto da Silva Diniz no Cercadinho foram compradas por 40:000\$000 (40 contos) e mais um lote suburbano (BARRETO, 1996, v. 2, p. 81-94).

relatório do engenheiro Caetano Cezar de Campos, encarregado dos estudos preliminares do abastecimento de água,

a conveniência, aconselhada pelos próprios Srs. Drs. Afonso Pena e Bias Fortes, de serem adquiridos desde já todos os mananciais de que possa vir a carecer a cidade quando elevar-se até 200.000 habitantes, elimina da questão a consideração atinente aos ônus da aquisição de terras (CAMPOS, 1895, p. 55-65).

Criado o núcleo colonial, procurou-se reservar uma área para proteção dos mananciais, como nos informava o inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, em seu relatório ao secretário da Agricultura, em maio de 1899 (MINAS GERAES, 1899c, p. 290).

Aarão Reis, na exposição que apresentou ao presidente do Estado ao deixar a chefia da CCNC, deu notícia da divisão da fazenda do Barreiro em lotes agrícolas e do estudo do traçado de “uma estrada de rodagem econômica” ligando o núcleo colonial à cidade. Nessa exposição, Aarão Reis assumiu como sua a proposta de criação do núcleo e definiu a finalidade desse assentamento: abastecer a nova capital “dos gêneros explorados pela pequena lavoura” (REIS, 1895a, p. 18). Realmente, parece ter partido de Aarão Reis a proposta de transformar a fazenda em núcleo colonial, conforme se vê nesse trecho de carta enviada em 9 de dezembro de 1894 pelo secretário da Agricultura, Francisco Sá, ao engenheiro-chefe da CCNC:

o estabelecimento de uma colônia na fazenda do Barreiro, como me lembrou V. Ex.a., me parece utilíssima providência, que convém tomar-se o quanto antes. Para este fim, rogo-lhe dizer-me se poderá ser encarregada essa Comissão, sem aumento de pessoal e sem perturbação dos trabalhos próprios, de fazer a divisão e demarcação dos lotes, cuja concessão poderá começar logo após. Peço-lhe também mandar-me uma cópia da planta da fazenda (MINAS GERAES, 1894d).

É interessante especular os motivos que levaram Aarão Reis a desconsiderar áreas mais próximas à nova cidade para a instalação dessa ou de outra colônia, especialmente considerando que a zona de sítios estava, segundo o próprio engenheiro-chefe da CCNC, “reservada aos sítios destinados à pequena lavoura” (REIS, 1895b, p. 59-60).

Possivelmente, Aarão Reis julgava conveniente manter incultas e desocupadas, portanto, preservadas, as áreas em torno dos mananciais situados na zona de sítios que seriam necessários para o abastecimento dos 30.000 habitantes que formariam a população da faixa implantada pela CCNC. Mesmo assim, para além das áreas necessárias à preservação dos mananciais, todas situadas no sopé das encostas da Serra do Curral, uma parte significativa da

zona de sítios ainda poderia ter servido para colonização sem comprometer o abastecimento de água, especialmente as terras do vale do córrego do Leitão.

Podemos imaginar, também, que o gasto feito pelo governo mineiro ao adquirir terras valiosas como as da fazenda do Barreiro para assegurar o futuro abastecimento de água tenha motivado críticas que levaram o engenheiro-chefe da CCNC a buscar uma utilização imediata dessas terras. Como a fazenda do Barreiro se encontrava distante da nova cidade, sem justificar ser urbanizada, Aarão Reis a teria considerado adequada a um assentamento rural. Além disso, ao tomar a forma de um núcleo colonial, todo esse assentamento permaneceria ainda por alguns anos sob o controle do Estado, o que não aconteceria se as áreas não diretamente comprometidas com a preservação dos mananciais do Barreiro fossem simplesmente loteadas e vendidas a particulares.

Já a zona de sítios encontrava-se próxima o bastante da cidade para justificar seu parcelamento em lotes rurais que tendo, provavelmente, valor mais alto do que os de uma colônia agrícola, poderiam compensar o Estado pelos gastos na aquisição das fazendas do Leitão, do Cercadinho e do Capão, todas situadas na zona de sítios, todas adquiridas por preços altos. Da mesma forma, utilizar como oficina do Ramal ferroviário a chamada Fábrica de Ferro seria forma de compensar os 45:000\$000 (quarenta contos de réis) gastos pela CCNC na sua aquisição desta indústria.

Podemos supor também que o estabelecimento de um núcleo agrícola nas vizinhanças imediatas da nova capital soasse a Aarão Reis, no quadro do seu conflito político com o secretário da Agricultura, como uma modificação radical e imprópria da concepção proposta para a Cidade de Minas. Finalmente, podemos imaginar que, se Aarão Reis já não considerava conveniente o estabelecimento de núcleo colonial na zona de sítios, a criação de colônias na área destinada à zona suburbana dificilmente seria, para ele, autor do plano da nova cidade, uma proposta aceitável.

É uma possibilidade sedutora, sem dúvida, considerarmos que algumas das divergências entre o engenheiro-chefe da CCNC e o secretário da Agricultura poderiam ter ocorrido em torno da destinação dos espaços da nova cidade que estavam fora da faixa implantada pela CCNC. Nesse caso Aarão Reis estaria não apenas defendendo a autonomia da CCNC, mas também as concepções urbanísticas expressas no plano da Cidade de Minas. Entretanto, devemos registrar que não localizamos nas nossas fontes nada que possa confirmar ou refutar essa nossa asserção.

De qualquer modo é indiscutível que, após Aarão Reis deixar a CCNC, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas reforçou o controle sobre o processo de

construção da nova capital e, como vimos anteriormente, lançou mão do território ainda não ocupado da zona suburbana para mais duas iniciativas voltadas para a modernização agrária mineira: a criação de uma estação agrônômica - o campo prático de demonstração - e o estabelecimento de núcleos coloniais agrícolas nos subúrbios da nova cidade.

Já para Francisco Sá, a Cidade de Minas apareceria integrada a um projeto de desenvolvimento social e econômico do estado em bases agrárias, ou em outros termos, de modernização agrícola. Em seu último relatório como secretário da Agricultura, foram apresentadas ações do governo para transformar, através do ensino agrícola, as técnicas de cultivo e de criação empregadas na lavoura mineira. Consideradas atrasadas, as técnicas agrícolas de então eram apontadas como um dos entraves ao desenvolvimento do estado, juntamente com a escassez de mão-de-obra e a falta de capitais. Nas palavras de Francisco Sá, a Cidade de Minas assumia com nitidez o papel de elemento catalisador do progresso mineiro, através da superação desse atraso tecnológico:

a nova capital do estado parece naturalmente indicada para sede de um dos mais importantes estabelecimentos de ensino agrícola. Pela sua acessibilidade, pelos elementos de propaganda que ali se encontrarão, ela satisfaz a algumas das principais condições que reclama um campo de demonstração; situada nas proximidades de uma das mais férteis zonas do estado, é ponto de onde deve partir o impulso para o desenvolvimento nestas dos grandes recursos naturais de que dispõem, pelos processos mais eficazes de aproveitamento do solo; ao redor dela convém estimular o aperfeiçoamento e a expansão da indústria agrícola, que poderá abastecer a nova cidade e contribuir para a importância comercial desta; ali dispõe o governo de terrenos que teve de desapropriar e que tão depressa não serão necessários a construções urbanas (MINAS GERAES, 1897b, p. 132).

Era nítida também a expectativa de Francisco Sá quanto ao crescimento da cidade ao se referir às áreas reservadas para a futura expansão urbana como terrenos que “tão depressa não serão necessários a construções urbanas”: a cidade por certo cresceria, mas levaria ainda muito tempo para atingir seu horizonte de projeto.

Aproveitando os terrenos disponíveis e integrando a nova capital a esse projeto de desenvolvimento em bases agrárias, Francisco Sá e o inspetor-geral do Ensino Agrícola, Henri Gorceix, propuseram, já em 1896, a criação, na futura zona suburbana, de um campo prático de demonstração, organizado como estação agrônômica, que deveria contar com laboratórios para pesquisa de solos e plantas, com campos de práticas agrícolas e com “viveiros de arboricultura, viticultura e horticultura”. Devemos observar com atenção dois argumentos usados por Francisco Sá para defender a criação dessa estação agrônômica:

[...] um estabelecimento dessa ordem deverá ser colocado em ponto, como a capital, onde será mais fácil o suprimento dos materiais necessários e onde, em um centro mais adiantado, sob as vistas de uma opinião mais exigente, os trabalhos científicos encontrarão, mais de pronto, facilidade, animação, estímulos e crítica (MINAS GERAES, 1897b, p. 132).

Assim, se por um lado Francisco Sá demonstrava a expectativa de ser lento o crescimento da nova cidade, por outro lado suas palavras transmitiam a convicção de que as presenças do poder político e da administração pública converteriam a Cidade de Minas em um “centro mais adiantado”, habitado por uma população com conhecimento e saber para vir a constituir “uma opinião mais exigente”.

Em seu relatório, Francisco Sá transcreveu longos trechos do relatório a ele enviado em 15 de outubro de 1896 pelo inspetor-geral do Ensino Agrícola, Henri Gorceix. Após deixar a direção da Escola de Minas em 1891 – segundo José Murilo de Carvalho, uma saída amarga, devido a ambições políticas de professores e alunos da Escola no ambiente conturbado que tomou conta de Ouro Preto nos anos que se seguiram à República (CARVALHO, J. M., 2002, p. 86) – Gorceix retornou a Minas Gerais para participar da reorganização do ensino agrícola. A tarefa era difícil. Os dois estabelecimentos existentes, o Instituto Agrícola de Itabira e o Instituto Zootécnico de Uberaba, enfrentavam sérias dificuldades¹⁵⁸. A vinda de Gorceix talvez assinalasse o interesse do governo mineiro, especialmente da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em transformar radicalmente o ensino agrícola existente. O modelo dos novos estabelecimentos, segundo Francisco Sá, era o instituto de Campinas, em São Paulo, considerado o mais avançado centro de pesquisas em agricultura do país¹⁵⁹.

Alguns trechos do relatório de Gorceix, transcrito por Francisco Sá, têm um interesse especial para este trabalho, pois mostram a destinação dada a uma parte significativa do que, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, seria a zona suburbana: a fazenda do Leitão, mais tarde também chamada fazenda Velha.

Após discorrer sobre os tipos de estabelecimentos de ensino agrícola que poderiam ser criados nos arredores da nova capital, Gorceix apontava a fazenda do Leitão

¹⁵⁸ O instituto de Uberaba tinha apenas oito alunos em 1896, enfrentando dificuldades consideradas próprias de uma atividade em si já difícil, o aperfeiçoamento da criação bovina. O instituto de Itabira tinha somente quatro alunos em 1896. Henri Gorceix identificou nessa escola várias falhas administrativas e pedagógicas. Por isso preconizou uma completa reorganização e a transferência da instituição para outra localidade do estado (MINAS GERAES, 1897c).

¹⁵⁹ O instituto de Campinas a que se referiu Francisco Sá era a antiga Imperial Estação Agrônômica, criada em 1887, hoje Instituto Agrônômico de Campinas (LOURENÇO, 2001, p. 21).

como o local em que a estação agrônômica proposta, um estabelecimento de ensino teórico agrícola, deveria ser instalada. Segundo Gorceix,

esta propriedade é situada a dois quilômetros do centro da cidade, em uma direção tal que a criação desse estabelecimento de agricultura não pode por muitos anos embaraçar o desenvolvimento da capital. Ela se acha bastante perto para ter todas as vantagens oferecidas por um grande centro de população para a manutenção de um estabelecimento de ensino. [...] O Sr. Engenheiro-chefe da Comissão Construtora da Nova Capital e o Sr. Diretor da 3ª divisão daquela comissão, com benevolência tal que não posso bastante agradecer, prestam-se a facilitar de todos os meios para se levantar a planta cadastral das terras da fazenda do Leitão, que são necessárias à instalação do estabelecimento, prevendo seu futuro desenvolvimento de modo a não embaraçar o da nova capital (MINAS GERAES, 1897c, p. 133-136).

O tom da argumentação de Gorceix e, como vimos, também da de Francisco Sá, combinava confiança no futuro desenvolvimento da cidade e a certeza de que esse futuro ainda estava distante. Assim, vemos aqui que com o apoio de Francisco Bicalho e de Adalberto Ferraz – o chefe da 3ª divisão da CCNC, encarregada dos serviços municipais – uma parcela da futura zona suburbana foi destacada e destinada a um uso especial, sob o argumento básico de que a nova cidade tão cedo não cresceria a ponto de demandar essa área para usos e atividades urbanas e não rurais.

A partir de outubro de 1896, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas deu início ao estabelecimento do campo prático de demonstração. Os terrenos da fazenda do Leitão foram preparados para sua nova destinação. De acordo com o relatório de Francisco Sá, algumas áreas da fazenda foram limpas e aradas. Outras foram drenadas e um canal de derivação do córrego do Leitão foi preparado para permitir a drenagem e o dessecamento de brejos. Foi construída uma estrebaria simples e uma estrumeira. O solo foi preparado para várias culturas, entre elas milho, feijão, trigo, aveia, batatas-doces, inhame, cana de açúcar e vinhas. Foram preparados, também, campos para plantações experimentais, entre as quais sorgo, alfafa e moca, uma variedade de café. Foram também cultivados pastos e um jardim, a cargo de um mestre jardineiro. Por fim, foi recuperada uma antiga plantação de café, com quatro hectares de extensão, “que foi encontrada em abandono em uma capoeira já crescida [...]” (MINAS GERAES, 1897b, p. 136).

Escreveu Francisco Sá em maio de 1897:

a colheita de café que se faz atualmente, apesar de não ser abundante como se devia esperar, visto ter estado o cafezal inteiramente invadido pelo mato e só ter sido limpo em dezembro, é de se prever compensará em parte as despesas feitas com esse serviço, as quais atingem a 1:337\$600 (MINAS GERAES, 1897b, p. 136).

Ficou encarregado do chamado campo prático de Belo Horizonte o agrônomo Leon Quet, francês, formado pela Escola Nacional de Agricultura de Montpellier, contratado pelo governo mineiro por recomendação do “sábio diretor dessa escola.” De acordo com o secretário, Francisco Sá, em pouco tempo haveria perto da nova capital um “estabelecimento modelo de horticultura, arboricultura e viticultura, cujos serviços compensarão largamente as despesas efetuadas” (MINAS GERAES, 1897b, p. 138).

Apesar desse início promissor, o campo prático de demonstração de Belo Horizonte não teve vida longa. Já em outubro de 1898, logo após o término do governo de Bias Fortes, o campo prático foi extinto por decreto, num dos radicais cortes de despesas públicas que marcaram o início do governo de Francisco Silviano Brandão. Mesmo oficialmente extinto, o campo prático funcionou, segundo o relatório do inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, até junho de 1899. Durante os dois anos e oito meses de funcionamento, o campo prático custou ao Estado 50:210\$219 (50 contos de réis). Após quatro meses, o terreno e a sede da fazenda foram confiados à guarda do alferes Álvaro da Silveira, enquanto os utensílios do extinto campo “passaram [...] a servir para os trabalhos a cargo do cidadão Paulo Villon, nesta cidade”¹⁶⁰ (MINAS GERAES, 1899c, p. 114).

Encerrado o campo prático, a fazenda do Leitão foi incorporada ao núcleo colonial Afonso Pena, um dos cinco núcleos agrícolas organizados pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas na parte da zona suburbana que passou a ser mais propriamente denominada zona colonial. Essa nova iniciativa da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, a criação da zona colonial, mais ambiciosa e abrangente do que a iniciativa que acabamos de analisar, teve efeitos duradouros na configuração de uma extensa parcela dos subúrbios da nova capital. A criação dessa zona colonial da Cidade de Minas é o que passamos a discutir agora.

A COLONIZAÇÃO NOS ARREDORES DA NOVA CAPITAL

Correntemente a criação da zona colonial é atribuída à necessidade de se abastecer a nova cidade de gêneros do país – alimentos que pudessem ser produzidos na própria região,

¹⁶⁰ Paul Villon, arquiteto-paisagista francês que, como funcionário da CCNC, foi responsável pelo traçado do Parque e que, após a extinção da CCNC, foi incorporado aos quadros da prefeitura (DICIONÁRIO, 1997, p. 266-267).

reduzindo os custos de transporte – e de outros produtos que pudessem ser obtidos ou produzidos nos arredores da cidade, especialmente lenha, tijolos e telhas cerâmicas¹⁶¹. Essa colocação procede em parte das justificativas dadas pelos responsáveis pela criação dos núcleos coloniais. Procede também das concepções clássicas da relação campo/cidade, que consideram que a produção de excedentes agrícolas no campo viabiliza a dedicação dos habitantes da cidade ao comércio, à indústria e a outras atividades que não produzem diretamente os chamados recursos de vida¹⁶². E, por fim, deriva ainda do conhecimento que se tem dos dados de produção nesses núcleos.

Porém, sabemos que a participação dos núcleos coloniais suburbanos no abastecimento da nova cidade não impediu que, no fim da década de 1920, uma parte extensa da zona colonial estivesse já urbanizada e que uma parcela expressiva da população urbana morasse então nos antigos núcleos coloniais.

Como vimos anteriormente, Adelman salienta que a criação dos núcleos coloniais teria três objetivos, um deles, abastecer de provisões a nova cidade:

*[...] to attract immigrants to Minas, to supply the new capital with foodstuffs, and to provide a stable labor reserve to finish the city's construction*¹⁶³ (ADELMAN, 1974, p. 104).

Le Ven, ao analisar a criação dos núcleos suburbanos, nos lembra que

são claros os objetivos da política imigracionista do Governo Mineiro: a criação de núcleos agrícolas no estado obedece à nova política do Governo Mineiro não apenas no desenvolvimento da riqueza pública pelo povoamento do solo, como também, pelo incremento da produção, conforme

¹⁶¹ A lenha foi durante muito tempo o combustível usado nos fogões domésticos e em algumas indústrias da cidade. Telhas e tijolos, juntamente com pedras, cal e madeira aparelhada, eram os materiais de construção mais empregados nas cidades brasileiras da época.

¹⁶² Segundo Leonardo Benevolo, a princípio, na Idade do Bronze e na Idade do Ferro, a produção de excedentes seria totalmente absorvida por uma classe dirigente restrita e reduzida, o que limitaria, por sua vez, o número de habitantes das cidades de então. A civilização greco-romana desenvolveu uma organização tal que tornou possível o domínio de uma grande área em volta de todo o Mediterrâneo por uma rede de cidades, habitadas por um número relativamente grande de pessoas, mas que, por fim, comprometeu a capacidade de produção dos campos. As civilizações feudal e burguesa prepararam a transição para a civilização industrial, na qual o excedente produzido, crescente e ilimitado, não seria reservado a um grupo restrito, mas, sim, distribuído para a maioria dos habitantes das cidades, possibilitando um aumento sem precedentes da população urbana e ameaçando o equilíbrio do ambiente natural. Nesse contexto, de acordo com Benevolo, "a cidade (sede das classes dominantes) ainda se contrapõe ao campo (sede das classes subalternas), mas este dualismo não é mais inevitável e pode ser superado. Desta possibilidade nasce a idéia de um novo estabelecimento, completo em si mesmo, como a cidade antiga (chamado, portanto, com o mesmo nome), mas estendido a todo o território habitado: a cidade moderna" (BENEVOLO, 2003, p. 10).

¹⁶³ Em tradução livre: “[...] atrair imigrantes para Minas Gerais, fornecer à cidade gêneros alimentícios e prover uma reserva estável de trabalhadores para se completar a construção da cidade” (ADELMAN, 1974, p. 104, tradução nossa).

observa a professora Norma de Góes Monteiro. Porém, a fixação desses núcleos nos arredores da Capital indica mais a preocupação com a ocupação do que com o abastecimento. Afinal, era preciso habitar essa Região desértica, destinada a ser Capital e proteger a população de direito, bastante reticente, por um cinturão já conquistado e ocupado por pioneiros com necessidade de terra e de trabalho, como os imigrantes (LE VEN, 1977, p. 80).

Portanto, Le Ven enfatiza o controle do território como o principal motivo da colonização do espaço reservado para a zona suburbana. De acordo com o autor, as políticas do governo mineiro em relação à ocupação do espaço da nova capital se deram sempre de modo a assegurar que o território fosse organizado e gerido em sintonia com os interesses e as necessidades das camadas mais elevadas da sociedade mineira e dos grupos tributários dessas elites.

As palavras de Le Ven nos lembram também a articulação entre as políticas estaduais de imigração e de colonização e as estratégias de ocupação dos espaços da nova capital. Essa articulação transcendeu àquela que deveria ser esperada quando observamos que estas políticas e iniciativas do governo mineiro eram conduzidas dentro do mesmo organismo político-administrativo, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Transcendeu também o envolvimento direto dos administradores que se sucederam à frente dessa secretaria: David Campista, Francisco Sá e Américo Werneck, durante os governos de Afonso Pena, Bias Fortes e Silviano Brandão, respectivamente. O envolvimento destes políticos na construção da Cidade de Minas, na imigração, na colonização e no ensino agrícola não se deu de modo uniforme e nem apenas por dever do cargo.

David Campista, por exemplo, após ser, durante sua passagem pelo governo Afonso Pena, um dos principais suportes políticos do trabalho de Aarão Reis à frente da CCNC, foi enviado à França como supervisor da representação oficial encarregada de recrutar imigrantes na Europa e despacha-los para Minas Gerais. Posteriormente, tendo retornado ao país e já como secretário interino da Agricultura, David Campista tornou-se responsável pela política de colonização.

Francisco Sá, por sua vez, além de aumentar o envolvimento da Secretária da Agricultura, Comércio e Obras Públicas nos trabalhos da CCNC e no serviço de introdução de imigrantes, promoveu o retorno de Henri Gorceix a Minas, especialmente para reestruturar o ensino agrícola como um dos pilares da modernização agrária e do desenvolvimento regional.

Américo Werneck, mesmo sem poder prosseguir as obras da nova capital, com poucos meios para dar continuidade aos projetos de imigração e divergindo de seus

antecessores, especialmente no que dizia respeito ao ensino agrícola, levou à frente o projeto de colonização dos subúrbios, traçado ainda na gestão de Francisco Sá.

Em nosso entender, a articulação dessas políticas do governo mineiro levou ao estabelecimento, na Cidade de Minas, de duas concepções espaciais distintas, ambas produzidas, como vimos anteriormente, por projetos de modernização e de desenvolvimento regional. A primeira dessas concepções foi o empreendimento de construção da nova capital, elaborado e implantado no contexto de um projeto de modernização do estado, de cunho urbanizador e industrializador. A segunda foi o empreendimento agrário da zona colonial da Cidade de Minas, configurado por um projeto de modernização agrícola. Como esse empreendimento da zona colonial tomou forma e foi implantado é o que buscaremos discutir a seguir.

Vimos acima que a intenção declarada do governo mineiro ao estabelecer a zona colonial foi povoar, de forma sistemática, os *vastos subúrbios* da nova capital. Vimos também que o uso do território ao redor da faixa implantada pela CCNC foi uma preocupação da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas concomitante com a própria construção da nova cidade. Vimos ainda que o espaço desapropriado pela CCNC, que buscava assegurar a área necessária à completa implantação da Cidade de Minas, foi considerado como espaço disponível para a implantação de um estabelecimento de ensino agrícola que proporcionasse um impulso imediato ao desenvolvimento da região e do estado.

Veremos agora que a criação da zona colonial procurou responder de modo simultâneo a três objetivos: povoar sistematicamente os arredores da Cidade de Minas, com uma população produtiva e ordeira, assegurando o controle do espaço pelo poder público e contribuindo para o desenvolvimento da região e do estado em bases agrárias.

Veremos também que a criação dos núcleos coloniais suburbanos foi feita de acordo com um planejamento elaborado em bases racionais, que foi incorporado ao chamado Regulamento dos Núcleos Coloniais.

Esse regulamento, aprovado pelo Decreto n. 1.258, de 21 de fevereiro de 1899, sistematizou a organização das colônias estabelecidas pelo governo mineiro. Na prática, configurou um plano para reger a fundação, a administração e a emancipação, ou extinção, dos seis núcleos criados pela Lei mineira n. 150, de 20 de julho de 1896, e dos núcleos fundados posteriormente, para além da vigência dessa lei. Esse regulamento também substituiu o anterior, aprovado pelo Decreto n. 777, de 1º de setembro de 1894, que regia os

quatro núcleos já existentes¹⁶⁴. No novo regulamento estavam minuciosamente definidos deveres e direitos das partes envolvidas na colonização, ou seja, o governo mineiro e os colonos. O regulamento estipulava a localização dos núcleos, as providências administrativas que deveriam ser tomadas na fundação e na concessão dos lotes, a forma de pagamento dos lotes e quais auxílios o governo deveria dar aos colonos. Também estavam regulamentados a forma como os núcleos deveriam ser administrados e o modo como seriam organizados e mantidos os campos de demonstração que permitiriam aos núcleos se converterem em centros de difusão de novas técnicas agrárias e pastoris, conforme os planos do secretário da Agricultura, Américo Werneck (MINAS GERAES, 1900c, p. 64-90).

Os artigos que tratavam dos deveres dos colonos estabeleciam restrições ao direito de propriedade dos lotes enquanto durasse o regime colonial. Mesmo que o colono já tivesse pagado integralmente o lote e estivesse na posse do título definitivo de propriedade, ressaltados os direitos de herança, o lote só poderia ser transferido a outro colono ou a pessoa que colocasse algum preposto para cultivar o lote. Essa venda só poderia ocorrer oito anos após a instalação do núcleo colonial. Também se procurava assegurar o cultivo efetivo dos lotes e evitar que os colonos abandonassem o núcleo colonial. Por fim, os colonos adultos deveriam auxiliar na construção e conservação de estradas e canais de irrigação, cedendo anualmente três dias de serviço ou colocando, por esse mesmo tempo, um trabalhador à disposição do diretor do núcleo.

O regulamento também trazia disposições a respeito da manutenção da ordem nos núcleos, concedendo poder de polícia aos diretores, obrigando os colonos a cercarem suas terras e a responderem pelos eventuais prejuízos que animais seus, desgarrados, causassem às plantações dos vizinhos, determinando que todos os colonos e suas famílias fossem vacinados e proibindo a venda de bebidas alcólicas no comércio instalado no interior dos núcleos.

Todos esses dispositivos indicavam a intenção do governo mineiro de estabelecer um controle rigoroso da vida nos núcleos coloniais, orientando o trabalho dos colonos, assegurando o cultivo e afastando a especulação imobiliária. Também demonstravam a vontade de atrair colonos que efetivamente pudessem cultivar os lotes. Assim, para a concessão dos lotes, o regulamento mandava que o inspetor de Terras e Colonização apurasse se o peticionário era imigrante estrangeiro recém-introduzido no estado ou não; sendo “lavrador nacional”, qual fora último estabelecimento agrícola em que trabalhou; se o peticionário tinha família e qual era a “conduta, idade, profissão e meios do peticionário”. Em

¹⁶⁴ Eram os já citados núcleos Rodrigo Silva, São João d’El-Rei, Maria Custódia e Barreiro.

suma, uma investigação minuciosa da vida e dos recursos de quem se dispusesse a ser colono (MINAS GERAES, 1900c, p. 64-90).

Podemos supor que muitas das disposições desse regulamento tornaram-se letra morta ou foram alteradas na prática. Seria ingenuidade nossa supor, também, que todas as concessões de lotes se dessem após uma investigação tão rigorosa quanto determinava o regulamento. Podemos considerar que o regulamento apresentava uma idealização do núcleo colonial como estabelecimento agrícola modelo e do colono como homem de bons costumes e trabalhador. Porém, devemos também lembrar que a criação, gestão e emancipação dos núcleos se deram, de modo geral, em conformidade com o regulamento.

De acordo com o último dos relatórios apresentados pelo secretário da Agricultura, Francisco Sá, o projeto do regulamento necessário para aplicação da Lei n. 150, de 20 de julho de 1896, já estava pronto em maio de 1897 (MINAS GERAES, 1897b, p. 163). A aprovação do Regulamento dos Núcleos Coloniais criados pela Lei n. 150 somente ocorreu em abril de 1899. É de se imaginar que nesse intervalo de tempo, entre a saída de Francisco Sá e o início da administração de Américo Werneck¹⁶⁵, o projeto do regulamento tenha sofrido alterações.

Em relatório, enviado ao secretário da Agricultura em maio de 1899, o inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates¹⁶⁶, discutia como deveria ser conduzida a colonização no estado, apresentando as bases para os núcleos a serem estabelecidos:

[...] para que a colonização em um país novo não se malogre, é preciso que na escolha dos terrenos para o estabelecimento dos núcleos presida o maior cuidado, de modo que, além de terras férteis e a baixo preço, se tenha clima salubre, exportação e consumo fáceis para os produtos da colônia e também rigorosa vigilância seja exercida sobre os indivíduos, para que nestes haja grande maioria de colonos válidos, trabalhadores e morigerados. Assim, e só assim, o êxito será certo porque em pouco tempo a população do núcleo estaria próspera e feliz, exercendo pelo conhecimento que levaria dessas condições aos seus patrícios no país de origem, a única propaganda eficaz para a imigração espontânea. [...] (MINAS GERAES, 1899c, p. 286).

¹⁶⁵ Após a saída de Francisco Sá, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ficou, até o fim do mandato do presidente Bias Fortes, em setembro de 1898, sob a administração interina de Francisco Sales, secretário das Finanças, que deu continuidade às políticas traçadas pelo seu antecessor.

¹⁶⁶ Carlos Leopoldo Prates. (Fazenda do Riacho, Montes Claros, MG, 1864 - Belo Horizonte, 1914). Formado engenheiro de minas com regalias de engenheiro civil pela Escola de Minas, de Ouro Preto, em 1890. Foi nomeado, em agosto de 1893, chefe da seção técnica da Repartição de Terras e Colonização e tornou-se, em abril de 1895, inspetor de Terras e Colonização. Permaneceu à frente da repartição de Terras e Colonização até 1907, quando foi nomeado diretor de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização, cargo que ocupou até sua morte em 6 de fevereiro de 1914. Teve, assim, participação ativa na colonização agrícola durante duas décadas. Em 1911, foi um dos fundadores da Escola Livre de Engenharia, atualmente Escola de Engenharia da UFMG (MONTEIRO, 1994, p. 559).

Mesmo considerando que nesse relatório - escrito num momento em que o estabelecimento da zona colonial na Cidade de Minas avançava a passos largos¹⁶⁷ - Carlos Prates fazia a prestação de contas e a defesa das políticas e ações do governo mineiro, não podemos deixar de notar que as áreas pertencentes ao Estado e reservadas pela CCNC para a expansão urbana da Cidade de Minas se encaixavam nas bases preconizadas pelo autor. Eram consideradas férteis e salubres. Já pertenciam ao Estado. E a nova capital, com seu ramal ferroviário permitindo a exportação dos produtos das colônias e com sua população urbana demandando suprimentos, propiciaria as condições necessárias para viabilizar economicamente as colônias em fundação.

Poderíamos dizer que a Cidade de Minas dependeria tanto dos núcleos coloniais para o seu abastecimento quanto as colônias necessitariam do mercado consumidor da nova capital e da ligação ferroviária, agora existente, para colocar e escoar sua produção e, assim, obter as condições necessárias para se consolidar e prosperar como estabelecimentos agrícolas.

A disponibilidade de terrenos pertencentes ao Estado certamente teve influência na decisão de se criar a zona colonial da Cidade de Minas. Para se ter uma idéia, segundo o relatório de Carlos Prates, o governo mineiro gastou com o serviço de colonização 100:410\$380 em 1898, sendo 75:000\$000 (setenta e cinco contos de reis) empregados na compra da fazenda Faisqueira em Pouso Alegre para a criação do núcleo colonial Francisco Sales. Na nova capital gastou-se apenas 2:835\$240 (cerca de dois contos e oitocentos mil reis), usados na organização dos núcleos coloniais Carlos Prates e Córrego da Mata (MINAS GERAES, 1899c, p. 287).

Num ponto os núcleos que estavam sendo organizados na zona colonial da Cidade de Minas não respondiam aos requisitos propostos por Carlos Prates: a extensão dos lotes variava de dois a sete hectares. De acordo com o inspetor de Terras e Colonização,

os lotes, quando demarcados em terrenos devolutos, devem ter grandes áreas de 30 a 50 hectares, conforme a natureza do terreno. É preciso que o colono disponha de terras com largueza para os misteres de uma cultura variada e para a criação, de modo que a variedade de produção possa diminuir as possibilidades de crises econômicas na colônia. Demais já está bem experimentado que a cultura de cereais e outras sem o emprego de máquinas

¹⁶⁷ Em junho de 1899 já estavam criados na Cidade de Minas os núcleos coloniais Carlos Prates e Córrego da Mata, mais tarde denominado Américo Werneck, e estavam em organização os núcleos Bias Fortes, Adalberto Ferraz e Afonso Pena. Em Pouso Alegre, no sul do estado, estava sendo criado o núcleo colonial Francisco Sales.

agrícolas e dos adubos, não dá resultado que cubra o custo de produção; fica, portanto, evidente que ao colono se deve proporcionar, com a concessão de grandes áreas, o meio de ter criação de gado, que além de renda, fornecerá ainda força para manobrar as máquinas agrícolas e adubo para fertilizar as terras (MINAS GERAES, 1899c, p. 287).

Temos aqui a propriedade rural como uma unidade autônoma, concentrando todos os requisitos para uma exploração racional da terra, e praticamente imune às oscilações dos mercados. Essa receita de prosperidade proposta por Carlos Prates pressupunha necessariamente a lavoura, ou seja, a exploração comercial da terra. A realidade da colonização na Cidade de Minas foi outra, a começar das dimensões dos lotes coloniais, adequadas apenas a pequenos estabelecimentos agrícolas.

O papel do Estado e da iniciativa privada na colonização é outro ponto discutido por Carlos Prates em seu relatório. Citando a colonização conduzida por companhias privadas na Argentina, Carlos Prates defendia o incentivo à colonização particular em Minas:

foi por esse meio que a República Argentina mais conseguiu o povoamento de seu território, do qual largas concessões de até dezenas de léguas eram feitas a empresas particulares, sob a condição expressa de colonizar. Depois de um bem longo período de tentativas e experiências, em que ainda nos achamos, o povo argentino chegou à solução deste magno problema, de que depende a prosperidade das nações novas. Segundo se depreende do importante livro (3ª edição) do Sr. Juan Alsina, sobre imigração européia na República Argentina, para alcançar esse resultado não foram pequenos os esforços empregados e o dispêndio feito, quer pelos particulares, quer pelos governos que se houveram neste trabalho com uma coragem e patriotismo dignos de admiração e imitação (MINAS GERAES, 1899c, p. 286).

A obra citada por Carlos Prates provavelmente seria *La inmigración europea en la Republica Argentina*, escrita por Juan A. Alsina. Este funcionário argentino foi, a partir de março de 1890, *comisario general de Inmigración*, dirigindo o *Departamento General de la Inmigración*, divisão do Ministério do Interior argentino criada em 1876 para conduzir uma política nacional de atração de trabalhadores e de povoamento (ALSINA, 1898, p. 85-99).

Em resumo, Juan Alsina preconizava o incentivo à imigração espontânea, o apoio oficial ao livre acesso às terras agrícolas e à participação do Estado como supervisor do fluxo migratório e protetor dos colonos, controlando o ingresso de imigrantes e encaminhando os trabalhadores estrangeiros para colônias privadas, que, se necessário, poderiam ser

temporariamente tuteladas pelo governo argentino¹⁶⁸ (ALSINA, 1898, p. 165). Talvez não cometêssemos uma impropriedade ao supor que as idéias do *comisario general de Inmigración* argentino teriam impressionado vivamente o inspetor de Terras e Colonização mineiro.

Certamente, a falta de recursos oficiais que ameaçava os projetos de imigração e colonização do governo mineiro explicaria em parte a defesa da iniciativa privada feita por Carlos Prates. Mas, em essência, o inspetor de Terras e Colonização apresentava a colonização como empreendimento que visava o desenvolvimento do estado e que deveria ser conduzido pelo poder público. Especificamente, a colonização dos arredores da Cidade de Minas era mostrada por Carlos Prates como integrada a um projeto de colonização do estado que buscava modernizar a agricultura, promover o desenvolvimento regional e regenerar a sociedade através do trabalho e da imigração européia.

A esse projeto oficial, outros projetos poderiam ser contrapostos, mas também construídos sobre a visão da terra e da agricultura como o elemento básico do desenvolvimento da sociedade brasileira. Avelino Fóscolo, romancista mineiro da virada do século XIX para o XX, tomou essa possibilidade como tema e em seu romance *A Capital* enunciou um outro projeto de colonização para os arredores da Cidade de Minas, em termos totalmente diversos do projeto da Repartição de Terras e Colonização. É o utópico projeto que uma de suas personagens, o Almeida, vislumbra nos arredores da nova cidade. Almeida fora

¹⁶⁸ Autores argumentam que, entre 1880 e 1913, o período da grande imigração, o livre acesso a terras agrícolas não existiu de fato na Argentina. Segundo James R. Scobie, "a incompetência dos governos e a voracidade dos políticos e especuladores" colocaram as terras argentinas nas mãos de grandes proprietários ainda quando elas eram inexploradas e pouco valorizadas, entre 1810 e 1870 (SCOBIE, 1964, p. 121, tradução nossa). Roberto Cortes Conde e Ezequiel Gallo observam que mesmo as terras tomadas aos índios em campanhas militares em 1879 e 1880 foram rapidamente distribuídas a investidores, a especuladores e aos *estancieros*, grandes proprietários dedicados à criação de gado bovino e ovino, já possuidores de extensas fazendas nas províncias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé e Entre Ríos. Esses pecuaristas e empresários encontraram nos contratos de arrendamento modo eficaz de obter mão-de-obra para explorar as terras disponíveis, sem transferir aos novos colonos a propriedade da terra. O arrendamento agrícola tornou-se o traço distintivo da colonização argentina a partir de 1895, especialmente na província de Buenos Aires, e fez dos velhos *estancieros* os maiores beneficiários do crescimento econômico argentino até 1930 (CORTES CONDE; GALLO, 1967, p. 55-57). Boris Fausto e Fernando Devoto nos lembram que a colonização em Santa Fé estava apoiada em contratos de arrendamento que abriam aos colonos a possibilidade de acesso à terra, desde que as colheitas fossem compensadoras e os preços dos arrendamentos não fossem exorbitantes. Quando essas condições não se faziam presentes, os colonos abandonavam as terras e procuravam outras colônias para se estabelecer. Também de acordo com Boris Fausto e Fernando Devoto, a difusão do arrendamento e as dificuldades cada vez maiores para se obter a propriedade da terra agrícola estimularam o afluxo de *golondrinas*, imigrantes temporários que, atraídos por bons salários, vinham dos países mais pobres da Europa e, mesmo, dos países vizinhos, participavam da colheita do trigo e retornavam em seguida aos seus países de origem, sem se fixarem na Argentina como povoadores (FAUSTO; DEVOTO, 2004, p. 161-162). Portanto, os imigrantes europeus encontraram na Argentina, entre 1880 e 1913, muitas oportunidades de trabalho e pouca condição de se tornarem proprietários de terras agrícolas. Escrevendo em 1898, Juan Alsina esboçou esse quadro, sem, contudo, conformar-se com ele.

um dos que lutaram pela mudança da capital e um dos muitos que, como Lená, personagem principal do romance, sonharam a Cidade de Minas como

[...] uma Capital ideal, impulsionada pela indústria, movimentada pelo comércio, rica de população, rica de beleza artística, onde a vida se tecesse entre os gozos que dão a arte, a opulência e o bem-estar e deparava com aquela cidade tão bela em seu início, como são os sonhos por vezes, mas que se estuara, de chofre, no oficialismo fatal, morrera nas garras da especulação infrene, deixando apenas aqueles tristes despojos da iniciada grandeza, que eram ruínas monumentais embora, permanecendo como um despertar cruel para os a desejavam mais e mais excelsa como o ideal a planejara (FÓSCOLO, 1979, p. 271-272).

Almeida, comerciante falido, também vítima da especulação infrene – “de dia em dia mais pobre e mais sonhador”, conservador no Império, depois republicano, maçom, por fim convertido em socialista, “mas socialista pendendo para o anarquismo teórico” – relatava a Lená seu mais novo projeto:

[...] com um gesto de apóstolo, apontando para as bandas do Oriente como se traçasse já os sulcos divisórios da terra: - Além, disse, à margem esquerda do Arrudas, em terrenos do governo, mas de que obterei decerto a concessão, fundarei a nova colônia. Já tenho trabalhadores italianos consócios no labor e nos lucros. Exploraremos o solo pela lavoura, empregando os modernos métodos que se adaptam muito bem ali. Dividiremos o terreno em lotes, fazendo também divisão de trabalho, mas recolhendo o produto a uma caixa que se incumbirá de custear, conseqüentemente, as despesas da cooperativa (FÓSCOLO, 1979, p. 281).

Frente ao ceticismo de Lená, o Almeida desfiava seu projeto de colonização, expunha a irrigação, a policultura que forneceria tudo à nova cidade, desde os legumes e hortaliças até os cereais e o vinho, os quatrocentos hectares cultivados por cem trabalhadores que trabalhariam duzentos dias por ano, cinco horas por dia. Apresentava os planos de uso de instrumentos para se conseguir o cultivo intensivo do solo. Confiava:

quanto a terrenos, o governo não os regateará, decerto, a uma instituição progressista. As próprias bestas empregadas em mover as máquinas fornecerão o adubo preciso e, no fim de alguns anos, quando a colônia aumentar-se, com a aquisição de pequenas indústrias, formaremos a primeira povoação independente, vivendo do próprio trabalho, eliminando os parasitas, tirando da terra, a mãe comum, o necessário à subsistência e ao prazer (FÓSCOLO, 1979, p. 282).

Estas passagens foram escritas entre 1902 e 1903. Expressam, possivelmente, os sonhos do autor, o farmacêutico Avelino Fóscolo, que diziam ser, segundo Eduardo Frieiro,

libertário e anarquista. (FRIEIRO, 1979, p.17). De acordo com Regina Horta Duarte, Almeida representa, na verdade,

[...] o próprio Fóscolo naquele momento de sua vida. Lendo avidamente jornais e livros de conteúdo socialista e anarquista, vê abrir-se à sua frente um novo caminho de luta (DUARTE, 1991, p. 53).

À cidade ideal que não se formou, o Almeida contrapunha o campo idealizado, onde novas relações de trabalho e uma nova forma de exploração da terra teriam lugar. A utopia do personagem de Fóscolo tinha vários pontos em comum com as prescrições do inspetor de Terras e Colonização: a autonomia da colônia em relação à cidade, o apelo às novas técnicas de produção, a confiança no trabalho como o meio de se alcançar a prosperidade, a terra como fonte de todos os bens, são pontos convergentes dos dois projetos. Os objetivos são divergentes: um projeto propunha a produção de mercadorias e a busca da riqueza, o outro, a produção do alimento e a busca da felicidade. O papel do Estado num projeto era o do indutor do progresso. No outro, ele estaria presente apenas na concessão inicial dos terrenos à “instituição progressista” e adiante cederia lugar à “primeira povoação independente”. As divergências indicam que estavam presentes na Minas Gerais do fim do século XIX diferentes concepções de progresso e de modernização, que levavam a projetos diversos. A modernização nos termos do Estado, agrária ou urbana, suscitaria outros projetos de transformação da sociedade, com maior ou menor possibilidade de influenciar os passos da mudança social.

Seria o projeto anarquista do Almeida uma crítica de Fóscolo ao projeto oficial de Américo Werneck e Carlos Prates?

Devemos considerar que, já em 1906, pouco tempo depois de escrever *A Capital*, Fóscolo começou a publicar como folhetim em seu jornal, *A Nova Era*, um drama em três atos, *O Semeador*, que logo encenou na pequena cidade em que morava, Taboleiro Grande¹⁶⁹:

além de dirigir os ensaios, Fóscolo fazia o papel de Júlio, um jovem, filho de um grande latifundiário de Minas, que após estudar na Europa, onde se aproxima dos anarquistas, começa a divulgar suas idéias e transforma a fazenda numa colônia anarquista, durante a ausência do pai. No desenrolar do enredo, Júlio consegue captar a insatisfação dos trabalhadores da fazenda, que acabam por aderir também às idéias libertárias. [...] Através de Júlio, Fóscolo revela a sua concepção do papel do intelectual enquanto vanguarda: difundindo as idéias anarquistas, revelava a insatisfação difusa e subterrânea

¹⁶⁹ Hoje Paraopeba. Além de farmacêutico, jornalista e escritor, Fóscolo era também ator e encenador. Regina Horta Duarte salienta a importância da experiência de Fóscolo, ainda adolescente, como ator em companhias itinerantes com as quais percorreu o interior de Minas, outras províncias e algumas cidades da América do Sul, entre os meados das décadas de 1870 e 1880 (DUARTE, 1991, p. 24-26).

na sociedade onde, aparentemente, só havia conformismo. Assim como no palco, também o papel que Fóscolo se propunha a assumir em Taboleiro Grande é facilmente identificável com aquela personagem (DUARTE, 1991, p. 81).

De acordo com Regina Horta Duarte, *O Semeador* trazia também uma crítica de Fóscolo a uma colônia existente nas proximidades de Taboleiro Grande: a colônia João Pinheiro, fundada pelo governo federal em 1905 no município de Sete Lagoas, à qual se juntou, em 1912, a colônia Wenceslau Brás, administrada pelo governo estadual. Observa Regina Horta Duarte que, escrevendo ao jornal paulista *Folha do Povo* em junho de 1909,

Fóscolo não poupava críticas a essas organizações. Segundo ele, as condições nelas encontradas pelos colonos levavam-nos a roubar por desespero. No núcleo João Pinheiro, cada um ganhava um pedaço mínimo de terra, mas não possuía quaisquer ferramentas ou noção de técnicas agrícolas modernas. [...] As colônias do governo funcionavam como 'latas de lixo' que abrandavam o problema da concentração nas cidades, mas não amenizavam as condições dos trabalhadores. A colônia João Pinheiro, no caso de Taboleiro Grande, não apresentava nenhuma perspectiva para os colonos nela instalados e muito menos para os lavradores habitantes da região (DUARTE, 1991, p. 85).

Portanto, é possível que Fóscolo, demonstrando seu interesse pela questão da terra, já estivesse esboçando em *A Capital* o sonho de uma colônia anarquista, sonho que, com o contato com a realidade decepcionante das colônias do município de Sete Lagoas, tomaria contornos críticos mais precisos e duros em *O Semeador*, peça que buscava difundir entre os lavradores pobres de Taboleiro Grande os ideais libertários.

Outra questão se coloca aqui. Como idealizações do campo, os projetos de colonização que analisamos acima, o anarquista de Almeida e o oficial de Américo Werneck e Carlos Prates, não seriam, ao fim e ao cabo, concepções contrárias à cidade pensada por Aarão Reis e sonhada por Lená, a “cidade ideal, impulsionada pela indústria, movimentada pelo comércio, rica de população e rica de beleza artística”?

Não temos respostas categóricas a essa questão. Mas podemos analisar como o espaço rural dos núcleos coloniais foi concebido e nos perguntar como se deu a formação dos espaços nos núcleos coloniais e em que maneira esses espaços se afastaram ou se aproximaram do espaço suburbano configurado nos subúrbios da Cidade de Minas. Para tanto é necessário analisar as características do traçado da zona colonial e, mais importante, a ocupação e a vida nesses núcleos suburbanos.

ORGANIZAÇÃO DAS COLÔNIAS E REORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

A zona colonial estabelecida pelo governo mineiro nos subúrbios da Cidade de Minas entre 1898 e 1899 foi formada por cinco núcleos coloniais autônomos, organizados e administrados pela Repartição de Terras e Colonização da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. O funcionário responsável por essa repartição era, como vimos, o engenheiro Carlos Prates, inspetor de Terras e Colonização desde abril de 1895 (MINAS GERAES, 1899c, p. 220-225).

Os dois primeiros núcleos suburbanos, Córrego da Mata e Carlos Prates, foram planejados ainda durante o mandato do presidente Bias Fortes e foram efetivamente instalados em 6 de agosto de 1898, um mês antes da posse do novo presidente do Estado, Francisco Silviano Brandão.

Há indicações de que os planos para criar estabelecimentos coloniais nos arredores da nova capital teriam sido cogitados já nos primeiros meses de 1895, após a decisão de se criar a colônia do Barreiro. Em junho de 1895, o engenheiro Arthur Thiré, ex-professor da Escola de Minas, de Ouro Preto, foi nomeado *diretor do serviço de localização de imigrantes nos terrenos do Estado adjacentes à nova Capital*, tendo como tarefa imediata implantar o núcleo colonial do Barreiro, sob a supervisão da Repartição de Terras e Colonização¹⁷⁰ (MINAS GERAES, 1898c).

A CCNC já teria, entre fevereiro e maio desse ano, estudado a divisão das terras da fazenda do Barreiro em lotes coloniais e projetado uma estrada de rodagem que ligasse a nova cidade à colônia, substituindo o tosco caminho já existente, conforme exposição apresentada ao presidente do Estado por Aarão Reis em maio de 1895 (REIS, 1895a, p. 18). Efetivamente, a ordem para o estudo da nova colônia veio do secretário da Agricultura, Francisco Sá, que em ofício de 24 de janeiro de 1895 encarregou o engenheiro-chefe da

¹⁷⁰ Arthur Thiré nasceu em Caen, França, em 1853 e formou-se engenheiro de minas na Escola de Minas, Paris. Foi lente da Escola de Minas, de Ouro Preto, a partir de outubro de 1878, lecionando inicialmente Mecânica e Geometria Descritiva e, a seguir, Estereotomia e Exploração de Minas e Metalurgia. De agosto de 1884 a maio de 1885 foi diretor interino da escola. Em junho de 1887, rescindiu seu contrato e tornou-se diretor da *Societé des Mines d'Or de Faria*. Dirigiu os trabalhos dessa mina em Sabará até 1892. Entre junho de 1895 e outubro de 1896 administrou a colônia agrícola do Barreiro, em Belo Horizonte. A seguir, a serviço do governo fluminense, dirigiu a colônia agrícola de Vargem Alegre e, em 1897, tornou-se professor do Ginásio Fluminense, em Petrópolis, então capital do Estado do Rio. Em 1899 e 1900 foi professor interino de Agronomia na Escola Politécnica, de São Paulo. Mais tarde, tornou-se professor do Colégio Pedro II, no Rio de Janeiro. Em 1913, tornou-se livre docente de Geometria Analítica na Escola Politécnica, do Rio de Janeiro (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 86).

CCNC de medir a fazenda do Barreiro e dividi-la em lotes coloniais. Esse serviço provavelmente não avançou muito, pois em 24 de maio seguinte, o secretário da CCNC, Fábio Nunes Leal, enviou ao chefe da 4^a divisão, Samuel Gomes Pereira, instruções do secretário da Agricultura para se demarcar os lotes da nova colônia com áreas mínimas de 7,5 hectares e máximas de 15 hectares (MINAS GERAES, 1895k, Ofício n. 12; MINAS GERAES, 1895m, Ordem de serviço n. 639). É possível que essa divisão tenha sido estudada pela CCNC. Porém o envolvimento da CCNC com a colônia do Barreiro aparentemente terminou nesse ponto. Após a substituição de Aarão Reis por Francisco Bicalho, o secretário da Agricultura transferiu à Repartição de Terras e Colonização a incumbência de dirigir a implantação dessa colônia, certamente para que a atenção da CCNC não fosse desviada da construção da nova cidade.

Ainda assim, o estabelecimento de um núcleo colonial nas vizinhanças da nova capital parece ter sido considerado boa oportunidade para dar início a empreendimento mais ambicioso. Daí a nomeação de Thiré para uma função que não constava da estrutura administrativa da própria Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e cuja denominação abrangente nos diz dos planos de Francisco Sá: a colônia do Barreiro seria apenas o ponto de partida para associar à construção da nova cidade um empreendimento de colonização que, atraindo imigrantes europeus, levaria à modernização agrícola da região e do estado.

Assim, ao iniciar seu trabalho no Barreiro, Thiré enviou um ofício ao secretário da Agricultura, em 12 de julho de 1895, dizendo:

no dia 11 deste mês, recebi do Sr. Dr. Francisco de Paula Bicalho, engenheiro-chefe da Comissão Construtora da Nova Capital, a entrega da fazenda de Barreiros, destinada a ser a sede ou centro do Serviço da Colonização da zona da nova capital e tratei imediatamente de tomar as primeiras providências para aprontar as acomodações necessárias ao pessoal da colônia (MINAS GERAES, 1895g, Ofício n. 1).

Mais tarde, dando notícia dos trabalhos executados e pedindo o envio de recursos anteriormente solicitados, Thiré afirmou em outro ofício, encaminhado ao secretário da Agricultura em 23 de setembro de 1895:

tenho procurado dar aos nossos trabalhos a atividade e o impulso destinados a corresponder às instruções verbais que me destes em junho passado, e destinadas também a corresponder ao programa que então me expusestes verbalmente (MINAS GERAES, 1895g, Ofício n. 13).

Essa passagem poderia nos indicar que o secretário da Agricultura concedeu a Thiré liberdade de ação, em grau talvez comparável à do engenheiro-chefe da CCNC. Ofícios enviados ao secretário da Agricultura e ao inspetor de Terras e Colonização nos mostram que, a partir de julho de 1895, o engenheiro francês buscou organizar seus trabalhos. Evidentemente, seu objetivo inicial deveria ser implantar a colônia e isso significava, antes de tudo, providenciar acomodações para o pessoal incumbido dos serviços de fundação do núcleo, demarcar lotes coloniais e construir casas para receber os colonos que ali viessem se estabelecer.

Porém, esses trabalhos não evoluíram da forma como Francisco Sá e Carlos Prates desejavam. Thiré preferiu, antes mesmo de demarcar os lotes, dar prioridade à reforma da sede da fazenda, a planos para reconstruir o engenho de cana e mandioca que existira na propriedade e à organização de uma olaria, que produzisse os tijolos necessários à construção de casas de colonos. Os ofícios mostram que Thiré pretendeu estruturar a colônia como um estabelecimento que pudesse dinamizar a produção agrícola das redondezas. Para tanto, o engenho de cana e de mandioca tomou grande vulto nos seus planos. Ficou claro que o antigo engenho não poderia ser reconstruído, que equipamentos deveriam ser adquiridos e que um novo pavilhão precisaria ser construído, tudo isso para dotar o núcleo de um engenho que pudesse processar não apenas a produção colonial, mas também a das fazendas vizinhas. Em 17 de setembro de 1895, Thiré apresentou ao inspetor de Terras e Colonização os seus planos para a reconstrução do engenho. A argumentação de Thiré, apesar da redundância, torna evidente que estava sendo atribuído ao núcleo em formação o papel de indutor do desenvolvimento regional. Começando por avaliar o estado do antigo engenho, Thiré expõe seus planos:

deste engenho subsiste apenas o prédio e, ainda assim, em mau estado. Todas as máquinas, instrumentos e pertences do engenho (tachos de cobre, fornos, alambiques etc.) não existem mais. A roda, os bicames, os regos, estão quebrados e arruinados. Neste sentido, tudo é para fazer de novo. O engenho de cana e mandioca da colônia de Barreiros (sic) é destinado a ter brevemente uma grande importância. Numerosos vizinhos têm canaviais e mandiocais, mas não têm engenhos e sempre lutam com dificuldades para acharem engenhos onde possam desmanchar comodamente a sua cana e a sua mandioca. Além disso, é provável que, desenvolvendo-se o trabalho com o arado na colônia, desenvolva-se ao mesmo tempo o plantio da cana e da mandioca nos lotes dos colonos, por serem esses cultivos muito remuneradores. A existência de um engenho bem montado para cana e mandioca, na colônia de Barreiros, animará poderosamente os plantadores, na certeza que encontrarão eles de ter à sua disposição um engenho onde suas safras de cana e de mandioca poderão ser beneficiadas com grande proveito. É preciso montar o engenho de cana e de mandioca da colônia de Barreiros em condições de satisfazer largamente a essas necessidades, de

maneira que este engenho possa, de uma certa forma, fazer o papel de um engenho central, onde se centralizará o beneficiamento da cana e da mandioca dos colonos e dos lavradores da vizinhança (MINAS GERAES, 1895g, Ofício n. 11).

Com autorização do secretário, Thiré entrou em contato com a Casa Arens Irmãos, uma das principais firmas importadoras de máquinas do Rio de Janeiro, e comprou os equipamentos necessários. O custo total da instalação desse engenho central foi estimado em 25:000\$000 (25 contos de réis), incluindo máquinas, transporte dos equipamentos até a colônia e construção do novo pavilhão (MINAS GERAES, 1895g, Ofício n. 11).

Efetivamente, o governo mineiro comprou as máquinas, mas o engenho central nunca chegou a ser montado na colônia. Pois, enquanto se empenhava nos seus planos para beneficiar uma produção que sequer havia sido plantada, Thiré se descuidou de tarefas básicas: construir a nova estrada, concluir o plano de divisão das terras, demarcar lotes, construir casas e assentar colonos. Por certo, 70 pessoas, sendo 50 homens e 20 mulheres e crianças, muitos deles imigrantes europeus, estariam assentadas na nova colônia já no fim de setembro de 1895, dando início aos cultivos e colaborando na própria implantação do núcleo (MINAS GERAES, 1895g, Ofício n. 11). Mas o parcelamento das terras, que permitiria ao governo mineiro administrar com segurança o fluxo de novos colonos para o Barreiro, somente foi concluído após Thiré ter deixado a direção da colônia, em outubro de 1896. Em janeiro de 1897, o engenheiro Eugênio Jordan foi enviado ao Barreiro para dividir as terras e demarcá-las, conforme o Ofício n. 3, de 13 de janeiro, enviado pelo inspetor de Terras e Colonização ao novo administrador da colônia, Elyseu Augusto Jardim (MINAS GERAES, 1896/1897a). Jordan fez o plano de divisão, mas não demarcou os lotes, serviço efetivamente realizado a partir de março seguinte pelo agrimensor Benjamim Napoleão de Abreu, como se verifica em quatro ofícios enviados ao administrador da colônia em 19, 24 e 27 de março de 1897 (Ofício n. 27, de 19 de março, Ofícios n. 28 e 29, de 24 de março e Ofício n. 31, de 27 de março) (MINAS GERAES, 1896/1897a). Nos primeiros meses de 1897, as máquinas do engenho central projetado por Thiré, pelas quais o governo mineiro pagara à Arens Irmãos 20:163\$230 (pouco mais de 20 contos de réis), foram entregues ao inspetor-geral do Ensino Agrícola, Henri Gorceix, como se depreende do Ofício n. 11, de 4 de fevereiro de 1897, enviado por Carlos Prates a Henri Gorceix (MINAS GERAES, 1896/1897a). É possível que mais tarde essas máquinas tenham sido vendidas, depois que Américo Werneck fechou os institutos e os campos práticos de demonstração que até 1898 compunham a estrutura de ensino agrícola no estado.

Em seu relatório apresentado ao secretário da Agricultura em junho de 1899, Carlos Prates deu notícia do estado do núcleo do Barreiro. Segundo o inspetor de Terras e Colonização, a planta do núcleo teria finalmente sido aprovada em setembro de 1897, com 78 lotes (40 rurais, 15 semi-rurais e 23 urbanos) lançados sobre uma área de 631 hectares (aproximadamente 6,3km²) e com três grandes áreas, que totalizavam cerca de 200 hectares (2km²), sendo duas delas para uso comum dos colonos e uma grande área para a conservação dos mananciais que levaram a CCNC a desapropriar a fazenda em 1894¹⁷¹. Estavam assentados na colônia do Barreiro 198 colonos, sendo 91 italianos, 59 brasileiros, 16 austríacos, 14 espanhóis, 12 alemães e seis franceses, formando 45 famílias. Carlos Prates não informou o número de homens e mulheres, mas recomendou a criação de uma escola primária, uma vez que já havia no núcleo "um grande número de crianças em ponto de receberem a primeira instrução". Os colonos cultivavam milho, feijão, arroz, batatas, amendoim, fumo e mamona e o valor dessa produção em 1898 foi estimado em 34:226\$010 (34 contos de réis). Esse valor correspondia a pouco mais de 4% dos 809:196\$010 (809 contos) produzidos nesse ano pelas quatro colônias efetivamente consolidadas no estado. Ao todo, esses quatro núcleos abrigavam 2.186 colonos, e a produção anual *per capita* corresponderia então a 370\$000 (trezentos e setenta mil réis), mais que o dobro da produção anual *per capita* do núcleo do Barreiro (MINAS GERAES, 1899c, 289-290).

Em 26 de outubro de 1899 a colônia do Barreiro foi extinta, ou seja, o governo mineiro deixou de se responsabilizar pela tutela do empreendimento, atribuindo o domínio dos lotes não ocupados à prefeitura e passando apenas a ter interesse em receber dos colonos os pagamentos devidos pela amortização dos lotes vendidos (MINAS GERAES, 1900c, p. 130). O governo mineiro, provavelmente, teria considerado mais conveniente, em um contexto de sérias restrições financeiras, dar atenção a empreendimentos coloniais mais promissores, especificamente à zona colonial da Cidade de Minas. Certamente, o estabelecimento de um núcleo colonial no Barreiro havia sido uma iniciativa com grande chance de sucesso, como demonstrou mais tarde o estabelecimento da colônia Vargem Grande, que foi recriação posterior do núcleo do Barreiro. Mas, em 1898, estaria claro que a colônia criada três anos antes só poderia se consolidar se o governo mineiro aplicasse dinheiro na melhoria da ligação entre o núcleo e a cidade e na infra-estrutura de apoio aos colonos, de modo a completar a ocupação dos lotes e incentivar a produção. Isso não foi feito e a colônia foi extinta.

¹⁷¹ Lembramos que, de acordo com o plano da CCNC, a área urbana da Cidade de Minas, ou seja, a parte delimitada pela Avenida do Contorno, tinha 880 hectares (8,8 km²).

Ao longo dos ofícios trocados entre a Repartição de Terras e Colonização e Thiré, percebe-se que o projeto de tomar o núcleo do Barreiro como base de um empreendimento colonial de maior porte nas vizinhanças da nova cidade, que atraísse imigrantes para o estado, começou a perder ímpeto pela incapacidade de o engenheiro francês organizar rapidamente essa primeira colônia e partir para novas iniciativas. Esses ofícios são monótona sucessão de pedidos de verbas, apoiados em orçamentos sumários, e de queixas a respeito das dificuldades para se obter transporte e mão-de-obra nas proximidades do grande canteiro de obras no qual se transformara o arraial de Belo Horizonte. Essas dificuldades possivelmente teriam levado o inspetor de Terras e Colonização e o secretário da Agricultura a repensar o modo como poderiam se dar novas iniciativas de colonização nos arredores da Cidade de Minas.

Os dois primeiros núcleos suburbanos, Córrego da Mata e Carlos Prates, foram planejados ainda durante o mandato do presidente Bias Fortes e foram efetivamente instalados em agosto de 1898, um mês antes da posse do novo presidente do Estado, Francisco Silviano Brandão. Os três outros núcleos, Bias Fortes, Adalberto Ferraz e Afonso Pena, foram instalados em abril de 1899, quando Américo Werneck era o secretário da Agricultura, sendo o núcleo colonial Córrego da Mata logo renomeado em homenagem ao secretário. Completava-se assim o que foi oficialmente denominada zona colonial da Cidade de Minas, colocada sob administração direta da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899 (MINAS GERAES, 1900a, p. 102).

Conforme esse decreto, a Repartição de Terras e Colonização foi responsável pelo plano dos cinco núcleos, cabendo aos agrimensores do 1º Distrito de Terras e Colonização definir a divisão das colônias em lotes e demarcá-los no local (MINAS GERAES, 1899c, p. 286). É importante considerarmos que a tarefa cotidiana desse grupo de funcionários era, fundamentalmente, dividir e demarcar terras devolutas a serem vendidas ou aforadas a particulares. Durante os governos de Afonso Pena e Bias Fortes, o governo mineiro organizou a demarcação de terras devolutas em distritos, cujo número variou de acordo com as disponibilidades de pessoal e de recursos do Tesouro. Os trabalhos de demarcação eram executados a pedido dos interessados em obter os títulos de propriedade das terras que ocupavam ou pretendiam ocupar¹⁷².

¹⁷² O governo mineiro fornecia instrumentos e equipamentos e remunerava agrimensores e ajudantes, mas a partir de 1900 os custos diretos dos serviços passaram a ser pagos pelos interessados, o que certamente dificultava ou mesmo impedia que pessoas com poucos recursos financeiros pudessem se beneficiar das concessões de terras devolutas, além de possivelmente expor o serviço às injunções políticas locais (MINAS GERAES, 1900d, p. 40).

É possível que os funcionários dos distritos de terras tivessem não apenas o domínio do conhecimento técnico relativo à agrimensura, mas também o conhecimento das características necessárias a terrenos destinados à agricultura e à pecuária, tais como disponibilidade de água e de reservas de lenha e madeira, fertilidade do solo e condições topográficas e geológicas adequadas às culturas e às criações.

Esse conhecimento técnico e as finalidades propostas para a colonização dos arredores da Cidade de Minas determinaram o traçado dos núcleos coloniais suburbanos, conferindo à zona colonial um caráter rural, extremamente contrastante com o traçado essencialmente urbano proposto para as zonas urbana e suburbana pelo plano da CCNC.

Em nossa pesquisa, localizamos apenas dois documentos cartográficos especificamente referentes à zona colonial da Cidade de Minas: duas cópias de uma planta do núcleo colonial Américo Werneck, pertencentes ao acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Provavelmente essas cópias foram produzidas quando esse núcleo colonial foi emancipado e incorporado à zona suburbana de Belo Horizonte, em 1911. Nessa planta pudemos verificar a composição da equipe técnica que participou do plano desse núcleo e dos demais núcleos suburbanos¹⁷³.

Segundo anotações feitas nessa planta, o plano foi elaborado com base nas “cadernetas de campo do ajudante do Dr. F. Esquerdo e do agrimensor Gustavo Farneze”. O desenho foi executado pelo ajudante do 1º Distrito de Terras e Colonização, Antônio G. Monteiro Júnior, sob a direção técnica do agrimensor Antônio Gonçalves Nóbrega. O trabalho foi verificado pelo engenheiro Josafá Belo, chefe da 1ª Seção da Repartição de Terras e Colonização. Visado pelo engenheiro Carlos Prates, inspetor de Terras e Colonização, foi aprovado pelo secretário da Agricultura, Américo Werneck em 8 de outubro de 1898 (MINAS GERAES, 1898b).

Entre os citados acima, podemos notar a presença de alguns ex-alunos da Escola de Minas, de Ouro Preto: Carlos Prates e Josafá Belo, engenheiros de minas com regalias de engenheiro civil formados respectivamente em 1890 e em 1893; Gustavo Afonso Farneze habilitado como agrimensor, em 1897 (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 175-176, 193).

A presença de egressos da Escola de Minas era, então, significativa no quadro técnico da Repartição de Terras e Colonização. De acordo com o relatório enviado ao

¹⁷³ O núcleo colonial Américo Werneck deu origem ao atual bairro do Horto e às partes dos bairros Santa Teresa, Sagrada Família e Floresta que estão em volta da Avenida Silviano Brandão. Oficialmente, o bairro do Horto e essas partes dos bairros vizinhos formam, ainda hoje, a Ex-colônia Américo Werneck (CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985, p. 87-88).

secretário da Agricultura em 1899 pelo inspetor de Terras e Colonização, cada um dos dois Distritos de Terras que compunham então a chamada Comissão de Medição de Terras era chefiado por um engenheiro, auxiliado por um ajudante e dois agrimensores. Em 1899, desses oito empregados, um engenheiro, João Batista de Almeida, um ajudante, Alcides Xavier Gouvêa, e três agrimensores, Francisco de Paula Figueiredo Brandão, João Alfredo Lander e Lauro Prates, eram egressos da Escola de Minas. Gustavo Farneze já não figurava nessa relação, datada de 20 de maio de 1899. Os outros três funcionários eram os agrimensores Benjamim Napoleão de Abreu, Antônio Gomes Monteiro Jr. e Antônio Gonçalves Nóbrega (MINAS GERAES, 1899c, p. 220-225; A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-193; QUADRO 6, apêndice).

Quanto à formação de Antônio Gonçalves Nóbrega, o responsável pelo plano do núcleos da zona colonial, os dados localizados são menos precisos. Na lista denominada *Títulos científicos: relação dos engenheiros e agrimensores que têm títulos registrados na Diretoria das Obras Públicas*, publicada junto ao relatório apresentado à Assembléia Geral pelo ministro da Agricultura, em maio de 1889, Antônio Gonçalves Nóbrega aparece como agrimensor, habilitado pela Escola Politécnica, do Rio de Janeiro (BRASIL, 1889a, p. 4).

Já o Quadro da Repartição de Terras e Colonização de Minas Gerais, em 1898/99, anexo ao relatório enviado ao secretário da Agricultura pelo inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, apresentava Antônio Gonçalves Nóbrega como engenheiro-chefe do 1º Distrito da Comissão de Medição de Terras do Estado, nomeado em 23 de maio de 1893, com exercício efetivo a partir de 11 de outubro do mesmo ano (MINAS GERAES, 1899c, p. 220-225). Como vimos no capítulo 3, o governo mineiro estava obrigado a contratar para os cargos de engenheiros apenas "profissionais habilitados nas escolas superiores da República ou do estado", segundo determinava o regulamento da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas¹⁷⁴ (MINAS GERAES, 1893c). Assim, por que um agrimensor teria sido nomeado engenheiro-chefe de um distrito da comissão de medição de terras?

É possível que, nos primeiros anos da década de 1890, em um contexto de expansão econômica, o governo mineiro tenha tido dificuldade em preencher os cargos de chefes dessas equipes de medição de terras apenas com engenheiros civis ou engenheiros geógrafos. Talvez, considerando a natureza do serviço de medição e demarcação de terras, o

¹⁷⁴ O regulamento da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi aprovado pelo Decreto n. 588, de 26 de agosto de 1892. O artigo 65 era taxativo: "para os cargos de engenheiros serão nomeados profissionais habilitados nas escolas superiores da República ou do estado, existentes ou que venham a ser criadas, e bem assim por universidades ou academias estrangeiras reconhecidas pelo governo" (MINAS GERAES, 1893c, p. 219).

governo mineiro tenha permitido que a Repartição de Terras e Colonização nomeasse agrimensores diplomados como chefes dessas comissões, na falta de engenheiros geógrafos ou de engenheiros civis.

Essa possibilidade é reforçada pelo fato de o governo mineiro ter posteriormente incluído no chamado Regulamento de Terras, aprovado em 11 de janeiro de 1900, um dispositivo que provavelmente buscava regularizar a situação dos chefes dos distritos de terras e colonização:

Art. 59 - Para o lugar de engenheiro de distrito serão nomeados engenheiros civis, de minas, geógrafos ou agrimensores de reconhecida competência, formados por alguma escola superior do país.

Parágrafo único - Para os lugares de ajudante e agrimensores deverão ser nomeados engenheiros ou agrimensores formados, podendo, na falta desses profissionais, ser nomeado provisoriamente para os cargos de agrimensores indivíduos de reconhecida prática de trabalhos de campo, a juízo do governo¹⁷⁵ (MINAS GERAES, 1900d, p. 92).

De toda forma, podemos supor que Antônio Gonçalves Nóbrega fosse profissional com experiência razoável em trabalhos de demarcação de terras agrícolas. Pois, de acordo com o relatório apresentado em 1886 ao ministro da Agricultura, Antônio da Silva Prado, pelo tenente-coronel Accioli de Vasconcellos, inspetor-geral de Terras e Colonização, Antônio Gonçalves Nóbrega era agrimensor da Comissão de Medição de Terras mantida pelo governo imperial em Manhuaçu quando, em setembro de 1885, foi extinta essa comissão que demarcava terras devolutas na zona da Mata mineira (BRASIL, 1886b, p. 27). No final de 1886 essa comissão foi restabelecida, mas com outro quadro de pessoal, como podemos ver no relatório enviado em 1887 ao ministro da Agricultura pelo inspetor-geral de Terras e Colonização (BRASIL, 1887, p. 32, 51). Em junho de 1888, Antônio Gonçalves Nóbrega voltaria a integrar essa comissão sediada em Manhuaçu, conforme informava o relatório apresentado em março de 1889 ao ministro interino da Agricultura, Rodrigo Augusto da Silva, pelo inspetor-geral de Terras e Colonização (BRASIL, 1889b, p. 104). Possivelmente, após a transferência da jurisdição sobre terras devolutas aos estados da União, em 1891, Antônio Gonçalves Nóbrega se colocou a serviço da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de Minas Gerais.

Ao ser incumbido da planificação da zona colonial da nova capital em 1898, é provável que Nóbrega tivesse grande conhecimento das condições necessárias e desejáveis

¹⁷⁵ O Regulamento de Terras foi aprovado pelo Decreto n. 1.351, de 11 de janeiro de 1900 (MINAS GERAES, 1900d, p. 76-97).

para o estabelecimento de empreendimentos agrícolas e pastoris. É possível também que tivesse um conhecimento razoável do plano da Cidade de Minas, pois, em 1896 a Repartição de Terras e Colonização enviou aos engenheiros-chefes dos distritos de Terras exemplares do *Album de vistas e das obras projetadas para a edificação da nova cidade* e do segundo número da *Revista geral dos trabalhos da CCNC*, conforme podemos verificar pelo Ofício n. 17, de 9 de maio de 1896, enviado ao engenheiro-chefe do 2º distrito, à época Antônio Gonçalves Nóbrega (MINAS GERAES, 1896/1897b, Ofício n. 17). Sabe-se que o governo mineiro despachou esse material para várias repartições públicas e para as câmaras municipais do estado, como forma dar publicidade ao plano da nova capital. Mas, devemos observar que no *Album da CCNC* estavam reproduções fotográficas da *Planta Geral da Cidade de Minas* e, mais importante, da *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*, justamente o documento cartográfico que registrava as características físicas de boa parte da área demarcada e estudada pela CCNC. Provavelmente foi sobre a cópia dessa *Planta Topográfica e Cadastral* em escala 1:4000, arquivada desde abril de 1895 na Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que se estudou a implantação dos núcleos coloniais suburbanos¹⁷⁶. Portanto, seria pertinente perguntar se, ao enviar esse material aos engenheiros-chefes dos distritos de Terras, a Repartição de Terras e Colonização não estaria já de antemão preparando o seu pessoal para um eventual projeto de colonização nos subúrbios da nova capital.

O processo de divisão e demarcação da zona colonial da Cidade de Minas foi sucintamente descrito pelo inspetor de Terras e Colonização em seu relatório apresentado ao secretário da Agricultura em maio de 1899. Em meados do ano anterior, o pessoal técnico do 1º Distrito de Terras, com sede em Caratinga, foi trazido à Cidade de Minas e encarregado da divisão e da demarcação dos lotes dos núcleos coloniais Carlos Prates e Córrego da Mata, instalados oficialmente em 6 de agosto de 1898. Essa comissão de medição de terras estava chefiada, como vimos, pelo agrimensor Antônio Gonçalves Nóbrega e era composta também pelo ajudante Antônio Gomes Monteiro Jr. e pelos agrimensores Benjamim Napoleão de Abreu e Francisco de Paula Figueiredo Brandão (MINAS GERAES, 1899c, p. 227; QUADRO 6, apêndice).

¹⁷⁶ A planta do núcleo colonial Américo Werneck também foi desenhada nessa mesma escala 1:4000, tornando evidente o uso da *Planta Topográfica e Cadastral* e da *Planta Geral da Cidade de Minas* como base cartográfica dos projetos dos núcleos coloniais suburbanos (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895c; MINAS GERAES, 1898b).

Mais tarde, em 9 de dezembro de 1898, integrou-se à comissão do 1º Distrito de Terras Francisco Antunes da Silva Guimarães, que havia sido condutor de 1ª classe da CCNC de junho de 1894 a dezembro de 1897. Como condutor da 2ª Seção da 4ª Divisão da CCNC, Francisco Antunes da Silva Guimarães havia participado, sob a direção do engenheiro Américo de Macedo, do levantamento topográfico da área destinada à nova capital e, mais tarde, da locação de vias e quarteirões e da demarcação de lotes da faixa implantada pela CCNC. Depois, como condutor da 6ª Divisão, havia trabalhado na construção de casas para funcionários públicos, já sob a direção do engenheiro Bernardo Joaquim de Figueiredo. Portanto, Francisco Antunes da Silva Guimarães era, certamente, profissional familiarizado com os trabalhos da CCNC e com a nova cidade (BARRETO, 1996, v. 2, p. 117, 344; MINAS GERAES, 1897b, p. 278; MINAS GERAES, 1899c, p. 228).

Além da divisão e da demarcação dos lotes desses dois núcleos, a comissão do 1º Distrito de Terras fez os estudos das bacias dos córregos do Leitão, do Acaba-Mundo e do Cardoso para o estabelecimento dos núcleos coloniais Afonso Pena, Adalberto Ferraz e Bias Fortes, respectivamente. Esses núcleos foram instalados em abril de 1899. No total, foram corridos 254km de linhas para demarcações dos lotes coloniais e levantamentos topográficos que se fizeram necessários. Após a instalação dos três últimos núcleos, o pessoal do 1º Distrito de Terras foi para Pouso Alegre, para os trabalhos de divisão e demarcação de lotes da nova colônia Francisco Sales (MINAS GERAES, 1899c, p. 228). O condutor Francisco Antunes da Silva Guimarães permaneceu na Cidade de Minas, cuidando da demarcação dos lotes das colônias Afonso Pena, Adalberto Ferraz e Bias Fortes até o fim de 1899. A ele juntou-se o engenheiro Lucas Bicalho Tostes, que na primeira fase dos trabalhos da CCNC, entre março de 1894 e maio de 1895, havia sido engenheiro de 3ª classe da 5ª Divisão, trabalhando sob a direção do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito no estudo dos mananciais e das redes de abastecimento de água da nova cidade (MINAS GERAES, 1900c, p. 71-72; BARRETO, 1996, v. 2, p. 45, 118).

De acordo com o relatório do inspetor de Terras e Colonização, 131 dos 150 lotes do núcleo colonial Carlos Prates já estavam ocupados em maio de 1899 por 270 colonos. Eram 70 brasileiros, 135 italianos, 28 portugueses, 25 alemães e 12 franceses. No núcleo colonial Córrego da Mata, estavam instalados 118 colonos, sendo 44 brasileiros, 30 italianos, 25 portugueses e 18 espanhóis, ocupando 58 dos 75 lotes em que o núcleo estava dividido. Segundo o talão de *Títulos provisórios de lotes de terra dos núcleos coloniais Afonso Pena, Rodrigo Silva, Adalberto Ferraz e Bias Fortes*, as primeiras concessões de lotes no núcleo

colonial Afonso Pena foram feitas em 30 de junho de 1899 e as dos núcleos Bias Fortes e Adalberto Ferraz começaram em 20 de setembro seguinte (MINAS GERAES, 1899/1901).

Voltando à planta do núcleo colonial Américo Werneck, podemos inicialmente verificar que nela figuram os elementos necessários para a demarcação do núcleo e de seus lotes: divisas, piquetes e marcos.

Nessa planta, desenhada em escala 1:4000, são também apresentadas instalações já existentes: a olaria de Hermillo Alves e o ramal férreo que a servia, correndo pelo vale do córrego da Mata. Como vimos anteriormente, esse foi um dos chamados ramais urbanos que, construídos pela CCNC, levavam materiais de construção para os canteiros de obras da nova capital (BARRETO, 1996, v. 2, p. 458).

Estão representadas também as ruas da vizinha VI seção suburbana. Uma dessas ruas, Jacuí, atravessava a porção noroeste do núcleo, articulando-se com o caminho que, fora do perímetro demarcado pela CCNC, levava à vizinha cidade de Santa Luzia. Outra rua, Salinas, formava a divisa do núcleo com a VI seção suburbana. Uma terceira, Pouso Alegre, penetrava no núcleo, formando sua principal estrada, e se prolongava até encontrar o fim do ramal férreo, aproximadamente entre as atuais ruas Galba Veloso e Anhangüera¹⁷⁷ (MINAS GERAES, 1898b).

Por fim estão indicadas as posições determinadas para a construção das casas dos colonos, sendo que os lotes que defrontavam a estrada principal tinham suas casas localizadas junto à estrada e as dos demais estavam quase sempre próximas ao córrego da Mata¹⁷⁸.

Essa planta foi, de acordo com as anotações feitas sobre ela, produzida em setembro de 1898 e aprovada em 8 de outubro do mesmo ano, portanto após a instalação oficial do núcleo colonial em 6 de agosto de 1898. Isso nos sugere que a demarcação e, talvez, a concessão de lotes podem ter sido iniciadas ainda durante a própria elaboração do plano. Isso pode indicar que os processos de planificação e instalação desse núcleo em particular e da zona colonial como um todo devem ter se dado em ritmo acelerado ou, pelo menos, no limite da capacidade do pessoal técnico disponível, reproduzindo no caso da zona colonial a

¹⁷⁷ Os limites do núcleo colonial Américo Werneck correspondem hoje às ruas Salinas, Capitão Bragança, Pitangui, Plombagina e a uma linha que atravessa três quarteirões do bairro Floresta, entre Plombagina com Guanhães e Jacuí com Salinas (BELO HORIZONTE, 1985, p. 87-88; MINAS GERAES, 1898b).

¹⁷⁸ O córrego da Mata hoje corre canalizado sob a Avenida Silviano Brandão, caso típico em uma cidade que, depois de transformar seus cursos de água em condutores de esgoto, começou a oculta-los já no fim dos anos 20. Atualmente, no momento em que esta tese é terminada, o sempre progressista governo mineiro está cobrindo o ribeirão Arrudas, o mais importante dos cursos d'água de Belo Horizonte, justamente na área central da cidade, cortando a Praça da Estação com uma via de trânsito rápido denominada, à Haussmann, Bulevar Arrudas.

mesma superposição de tempo de projeto e tempo de obra que caracterizou a construção da nova capital a partir de 1896 (MINAS GERAES, 1898b).

Mesmo sem ter localizado a nova planta geral da Cidade de Minas citada no Decreto n. 1.273, de 11 de abril de 1899, transcrito no capítulo 3 desta tese, nem plantas específicas dos demais núcleos coloniais suburbanos, podemos ter uma visão global do traçado projetado originalmente para a zona colonial em plantas gerais elaboradas pela prefeitura de Belo Horizonte a partir de 1920. Nessas plantas, os núcleos aparecem com a denominação oficial que tomaram após serem incorporados à cidade entre 1912 e 1914: ex-colônias.

A *Planta Geral de Bello Horizonte*, elaborada em 1920, nos é particularmente útil. Nela figuram as primeiras subdivisões de lotes coloniais, que aceleradamente transformaram as ex-colônias em bairros suburbanos, em meio ao traçado original dos antigos núcleos agrícolas, que ainda assim pode ser identificado com facilidade (PANORAMA, 1997, p. 42).

A organização básica do traçado original dos núcleos coloniais era simples. Os lotes coloniais foram lançados buscando estabelecer confrontações com estradas e caminhos e procurando facear os cursos de água que cortavam os núcleos. Resolviam-se, assim, duas demandas básicas: fornecimento de água e acesso ao terreno. Como resultado, os lotes coloniais formavam faixas ao longo das encostas, subindo do fundo dos vales em direção às estradas e caminhos colocados na crista ou a meia encosta. Esse foi o padrão básico do parcelamento dos primeiros núcleos, Carlos Prates e Américo Werneck. Nestes, os lotes eram quase sempre estreitos, com frentes de 40 a 50 metros e profundidades em torno de 400 a 500 metros (FIG. 16; FIG. 17).

Como marcas distintivas do traçado desses dois primeiros núcleos coloniais suburbanos, podemos apontar: a definição de lotes a partir de um pequeno número de estradas que atravessavam os núcleos e os articulavam tanto com a cidade, que se constituiria necessariamente no mercado para a produção colonial, quanto com os arredores da área demarcada pela CCNC; a configuração dos lotes, determinada pelas necessidades e possibilidades da exploração agrícola; a baixa densidade populacional, já que cada um dos 225 lotes coloniais projetados nesses dois núcleos deveria ser ocupado por apenas uma família, o que implicaria uma densidade média de três habitantes por hectare se estimarmos, *grosso modo*, seis pessoas por família. Essa densidade seria extremamente baixa em comparação com os 100 habitantes por hectare que foram considerados no plano de Aarão Reis.

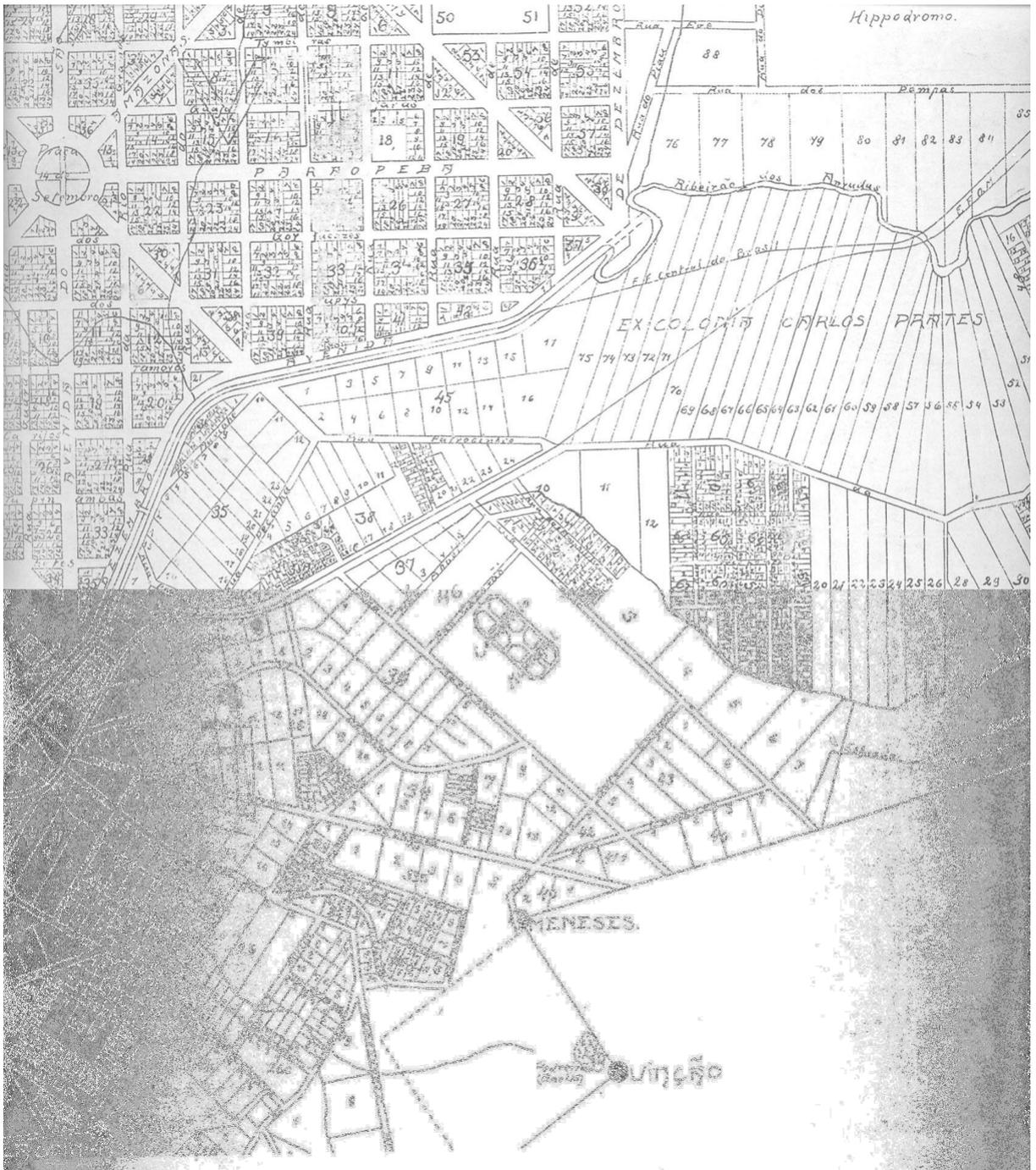


FIGURA 16 – Ex-colônia Carlos Prates, já com as primeiras subdivisões dos lotes coloniais, 1920.
 Fonte: PANORAMA, 1997, p. 43.



FIGURA 17 – Ex-colônia Américo Werneck, com as ruas Pouso Alegre e Salinas e o córrego da Mata, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

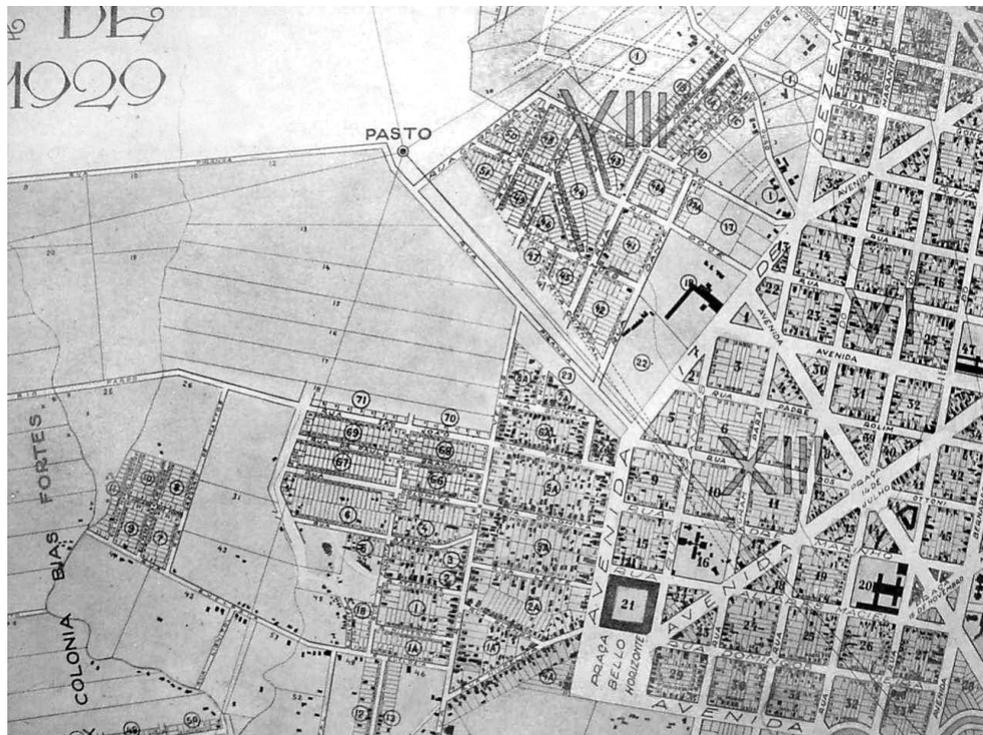


FIGURA 18 – Ex-colônia Bias Fortes, com o antigo bairro do Quartel, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Outro aspecto distintivo do traçado dos núcleos Carlos Prates e Américo Werneck deve ser indicado: a ausência de espaços que pudessem configurar centralidades e induzir ou sugerir relações de sociabilidade aos colonos, tais como praças ou espaços destinados especificamente a escolas, a templos, a campos de experiências agrícolas, a equipamentos coletivos, como moinhos, armazéns e silos, e a estabelecimentos comerciais. Sob esse aspecto, o traçado desses núcleos contrastava com o traçado proposto pela CCNC para as mesmas áreas. Como já vimos, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, praças circulares balizariam as ruas lançadas sobre os caminhos já existentes nesses arredores do velho arraial de Belo Horizonte (MINAS GERAES, 1895b; MINAS GERAES, 1895c). Essas praças, circundadas por lotes de dimensões menores que os lotes suburbanos vizinhos, parecem ter sido concebidas buscando induzir a estruturação de centralidades, e eram, como vimos no capítulo 3, elementos característicos do arranjo espacial proposto no plano da CCNC para as seções suburbanas da margem esquerda do Arrudas - V, VI e VII.

Mesmo sem esquecer que traçados por si só não determinam os espaços urbanos ou rurais, podemos considerar que as marcas distintivas do arranjo espacial desses núcleos nos informam das intenções que presidiram o plano feito pelo pessoal técnico do 1º Distrito de Terras. Podemos ver claramente que a intenção básica da planificação foi estabelecer a configuração de um espaço rural e não de um espaço urbano ou mesmo suburbano. Foi essa intenção básica que afastou o projeto dos núcleos coloniais suburbanos do projeto urbano proposto para a nova capital por Aarão Reis.

Dos dois primeiros núcleos, o Américo Werneck tinha o traçado mais simples. Segundo o relatório do inspetor de Terras e Colonização, enviado ao secretário da Agricultura em maio de 1899, os seus 144,82 hectares foram divididos em 75 lotes, com área média de dois hectares por lote, superfície muito reduzida em comparação aos lotes que haviam sido demarcados na colônia do Barreiro, com área média de oito hectares, e às *chacras* e *quintas* do *ejido* de La Plata. Essas dimensões nos indicam que os lotes coloniais desse núcleo teriam sido pensados para cultivos intensivos ou para hortas e pomares (MINAS GERAES, 1899c, p. 290; FIG. 17).

O núcleo colonial Américo Werneck ocupava praticamente todo o vale do córrego da Mata. Esse córrego atravessava a colônia de oeste para leste e as divisas dos lotes foram definidas como linhas perpendiculares ao leito do córrego. Essas divisas subiam pela encosta norte até a linha de demarcação da área destinada pela CCNC à Cidade de Minas, linha que mais tarde foi tomada como alinhamento da atual Rua Pitangui. Pela encosta sul, as divisas

dos lotes subiam até uma linha de divisa com as duas seções suburbanas adjacentes, a VI e a VII, correspondente, como vimos, à Rua Salinas.

A principal estrada do núcleo colonial Américo Werneck era extensão da Rua Pouso Alegre, que atravessava a VI seção suburbana desde a Rua do Ramal e a Praça Vaz de Melo, na Lagoinha¹⁷⁹. Penetrando no núcleo, essa estrada seguia até o ramal ferroviário conhecido como linha de serviço Hermillo Alves. Cotejando-se a planta do núcleo colonial Américo Werneck com mapeamentos mais recentes, podemos ver que o trecho atual da Rua Pouso Alegre entre as ruas Anhangüera e Capitão Bragança ocupa, hoje, o antigo leito desse ramal. É interessante notar que essa estrada principal estruturou a ligação do núcleo com a cidade, especialmente com as Praças da Estação e do Mercado (MINAS GERAES, 1898b; Belo Horizonte, 1985).

Importa notar também que o parcelamento do núcleo colonial Américo Werneck ignorava as condições topográficas desfavoráveis de uma barroca, grande grota na encosta sul do vale, que, talvez por estar ocupada por capoeiras, foi dividida em quatro lotes. Mais tarde, em setembro de 1903, esses lotes estavam entre os nove lotes que, de acordo com o relatório do já então diretor de Agricultura, Carlos Prates, enviado a José Gonçalves de Sousa, secretário da Agricultura, em maio de 1911, foram transferidos à prefeitura, possivelmente para extração de lenha e madeira (MINAS GERAES, 1911b, p. 91).

Já o núcleo colonial Carlos Prates tinha um traçado mais complexo que o Américo Werneck, pois ocupava parte dos vales dos córregos do Pastinho e do Pinto e a porção do vale do ribeirão Arrudas a montante da área urbana. Segundo o relatório enviado ao secretário da Agricultura em 1899 pelo inspetor de Terras e Colonização, o núcleo colonial Carlos Prates foi demarcado inicialmente com uma área de 309,6 hectares, dividida em 150 lotes, com área média de dois hectares por lote¹⁸⁰. Portanto, é possível que os lotes dessa colônia tenham também sido pensados como propícios para cultivos intensivos ou para a formação de pomares e hortas (MINAS GERAES, 1899c, p. 290, FIG. 16).

¹⁷⁹ A Praça Vaz de Melo era um alargamento da Rua Itapeçerica, na confluência desta com as ruas do Ramal e Além Paraíba. Através de uma ponte sobre o Arrudas, alcançava-se a Praça do Mercado, já na área urbana. Essa ponte já existia quando a CCNC fez os levantamentos topográficos do arraial. A praça desapareceu nos anos 1980, com as obras do metrô de superfície (MINAS GERAES, 1895b; BELLO HORIZONTE, 1929a).

¹⁸⁰ O núcleo colonial Carlos Prates deu origem aos atuais bairros do Carlos Prates, do Prado e de parte dos bairros Bonfim e Pedro II. Oficialmente, a Ex-colônia Carlos Prates abrange, ainda hoje, todos esses bairros e partes de bairro, com exceção do Prado, que, curiosamente, tem hoje a denominação oficial de IV seção suburbana (CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985, p. 86, 92). O vínculo do inspetor de Terras e Colonização com o empreendimento estava expresso, ao gosto da época, no nome do núcleo colonial Carlos Prates.

Em termos práticos, o Arrudas dividia o núcleo colonial Carlos Prates em duas partes distintas. Na parte norte, os lotes se estendiam por um espigão, divisor de águas entre o córrego do Pastinho e o ribeirão. Os lotes coloniais subiam também pela encosta norte do vale do Pastinho até alcançar a Rua Jaguari, junto do cemitério do Bonfim, limite do núcleo agrícola com a VI seção suburbana, pertencente à faixa implantada pela CCNC.

O traçado dessa parte norte do núcleo colonial Carlos Prates tinha como eixo a estrada colonial que corria pela crista do espigão entre os dois vales e se prolongava, para além da área demarcada pela CCNC, em direção a Contagem. Dessa estrada corriam perpendicularmente as linhas de divisa dos lotes, descendo até o leito do Pastinho ao norte e do Arrudas ao sul¹⁸¹. Assim como no núcleo colonial Américo Werneck os lotes dessa parte do núcleo colonial Carlos Prates eram estreitos e profundos. Já os lotes da encosta norte do córrego do Pastinho tinham frentes largas, voltadas para a Rua Jaguari (PANORAMA, 1997, p. 42-43).

Como no núcleo colonial Américo Werneck, a estrada colonial estabelecia uma articulação direta e imediata da parte norte do núcleo colonial Carlos Prates com a Rua do Ramal e daí com o bairro do Comércio, na região do mercado, através da ponte do Saco e da Praça Vaz de Melo, na Lagoinha. Também como no núcleo Américo Werneck, o traçado do núcleo Carlos Prates ignorava a extensa barroca existente na encosta norte do vale do Arrudas, que, a despeito de suas desfavoráveis condições topográficas, foi parcelada em pelo menos seis lotes coloniais¹⁸².

A parte sul do núcleo, na margem direita do Arrudas, tinha um traçado totalmente diverso do da parte norte. Na encosta sul do vale do Arrudas, os lotes coloniais envolviam o grande terreno reservado pela CCNC para a construção de um hipódromo. Neste trecho, os lotes tinham largas frentes para as ruas que circundavam o terreno do hipódromo e desciam em direção ao Arrudas e ao córrego do Pinto. A rua que fechava o hipódromo pelo lado sul, se prolongava para além da linha do perímetro demarcado pela CCNC, se convertendo na estrada que levava ao Calafate, ao Barreiro e também a Contagem¹⁸³.

¹⁸¹ O córrego do Pastinho está hoje canalizado sob a Avenida Pedro II. Essa estrada tomou mais tarde o nome de Rua de Contagem e hoje é a Rua Padre Eustáquio. A divisa da área demarcada pela CCNC corresponde hoje ao alinhamento da Rua Manhumirim (BELO HORIZONTE, 1985, p. 86, 92).

¹⁸² Essa grota já se encontrava, em meados dos anos 1960, ocupada por uma favela, Buraco do Peru, até hoje existente. (MINAS GERAIS, 1966, p. 10, 61-63; BELO HORIZONTE, 1985, p. 86).

¹⁸³ Essa estrada é a atual Rua Platina (BELO HORIZONTE, 1985, p. 92).

Outros lotes coloniais estendiam-se pelo vale do córrego do Pinto, que corria no de sul para norte, tendo a leste uma encosta íngreme que subia até a Avenida do Contorno, o limite do núcleo com a área urbana, e a oeste uma encosta mais suave, na crista da qual se encontrava a linha de demarcação da área reservada para a nova capital.

Esta parte do núcleo colonial Carlos Prates tinha como eixo uma estrada que partindo do hipódromo corria à meia encosta, paralela ao córrego do Pinto, subindo suavemente em direção ao morro onde a CCNC localizara o marco geodésico Pinto. Neste trecho do núcleo, os lotes coloniais tinham frentes estreitas para a estrada e desciam uns até o leito do córrego e subiam outros até a linha do perímetro demarcado pela CCNC¹⁸⁴ (PANORAMA, 1997, p. 42).

Os três outros núcleos coloniais suburbanos foram oficialmente criados pelo Decreto n. 1.276, de 14 de abril de 1899, completando-se, assim, a zona colonial da Cidade de Minas. Os traçados dos núcleos coloniais Bias Fortes, Adalberto Ferraz e Afonso Pena apresentavam as mesmas marcas distintivas que caracterizavam o arranjo espacial dos dois primeiros núcleos implantados como propostas de espaços rurais e não como espaços urbanos ou suburbanos: baixas densidades populacionais, malha viária rarefeita, lotes de grandes dimensões configurados de acordo com as demandas colocadas pela exploração agrícola. Em comum com as primeiras colônias suburbanas, o plano desses três últimos núcleos também foi marcado pela ausência de centralidades, ou seja, de espaços que pudessem polarizar a vida cotidiana dos colonos, e pela falta de espaços que tornassem possível propiciar maior contato social entre os colonos, como praças e outros espaços de convivência. Porém, as áreas médias dos lotes dessas três colônias eram superiores aos outros dois núcleos da zona colonial, variando em torno de seis hectares, o que, em princípio, favoreceria alguns cultivos extensivos e a formação de pastos para a criação de animais.

Apenas o traçado do núcleo colonial Adalberto Ferraz apresentava características morfológicas próximas às configurações espaciais propostas pela CCNC para a zona suburbana e, também, às características dos traçados que foram efetivamente implantados pela prefeitura nas seções suburbanas que não foram incorporadas à zona colonial.

Um desses núcleos, Bias Fortes, ocupava o vale do córrego do Cardoso e a várzea na margem direita do ribeirão do Arrudas, entre o limite da área demarcada pela CCNC e os trechos já ocupados da VIII seção suburbana junto ao quartel do 1º Batalhão da Brigada

¹⁸⁴ Essa estrada colonial tomou mais tarde o nome de Rua do Hipódromo e, depois, Rua Cura d'Ars. O córrego do Pinto hoje corre canalizado sob a Avenida Francisco Sá (BELO HORIZONTE, 1985, p. 92).

Policial. A área original de 392,5 hectares foi parcelada em 69 lotes coloniais, com área média de 5,7 hectares por lote suburbanos¹⁸⁵ (MINAS GERAES, 1899c, p. 286, FIG. 18).

O menor dos três núcleos criados em 1899, Adalberto Ferraz, se estendia pelos trechos altos do vale do córrego do Gentio, um afluente do Acaba-Mundo, adjacentes às I e II seções suburbanas, com uma área de 155,7 hectares, parcelada em apenas 27 lotes coloniais, com área média de 5,7 hectares por lote¹⁸⁶ (MINAS GERAES, 1899c, p. 286, FIG. 19).

Por fim, o maior desses núcleos, Afonso Pena, ocupava todo o vale do córrego do Leitão a montante da área urbana, incorporando as terras da antiga fazenda do Leitão, inclusive os terrenos do extinto campo prático de demonstração. A área original do núcleo colonial Afonso Pena era 612,3 hectares, dividida em 89 lotes coloniais, com área média de 6,8 hectares,¹⁸⁷ (MINAS GERAES, 1899c, p. 286; FIG. 20).

¹⁸⁵ O núcleo colonial Bias Fortes deu origem à parte do bairro Santa Efigênia que é, até hoje, denominada oficialmente Ex-colônia Bias Fortes e, também, à parte do bairro Paraíso. Nos trechos mais altos da Ex-colônia Bias Fortes surgiu, nos anos 1970, o bairro Novo São Lucas. A expansão das favelas que formam hoje o aglomerado da Serra também se deu através da ocupação dos trechos mais elevados e remotos do antigo Núcleo Bias Fortes, a partir dos anos 1960. Uma outra favela, Vila Cônego Pinheiro, na várzea do córrego do Cardoso, junto à Rua Niquelina, é remanescente de um aglomerado muito maior que, a partir dos meados dos anos 1950, se estendeu pela várzea do ribeirão Arrudas, a jusante da Avenida do Contorno e foi removido entre o fim dos anos 1970 e meados dos anos 1980 para as obras de canalização do Arrudas. (MINAS GERAIS, 1966, p. 10, 61-63; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985, p. 88, 94).

¹⁸⁶ O núcleo colonial Adalberto Ferraz deu origem ao bairro Anchieta e a parte do bairro Mangabeiras. Durante muitos anos, parte da área do que hoje ainda é chamada oficialmente Ex-colônia Adalberto Ferraz esteve ocupada por uma favela, Pindura Saia, quase totalmente removida para permitir o prolongamento da Avenida Afonso Pena. Um vestígio dessa favela, chamado Santa Isabel, ainda existe junto à Avenida Afonso Pena e à Rua Trifana, assim como dois outros, junto à Rua Oliveira, próximos ao Mercado Distrital do Cruzeiro, já fora da área da Ex-colônia Adalberto Ferraz. (MINAS GERAIS, 1966, p. 10, 61-63; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985, p. 99-100).

¹⁸⁷ O núcleo colonial Afonso Pena deu origem a parte do bairro Santo Antônio e ao bairro do Coração de Jesus. Outros bairros também se formaram na área ainda hoje oficialmente denominada Ex-colônia Afonso Pena, mas sem guardar uma relação direta com o traçado colonial: Cidade Jardim, Luxemburgo, Vila Paris, São Bento, Santa Lúcia e Belvedere. Uma parcela expressiva da área do antigo núcleo Afonso Pena foi ocupada por favelas e vilas, já a partir dos anos 1950, formando o aglomerado Santa Lúcia (Morro do Papagaio). Outras favelas também surgiram nos anos 1940 e 1950, como um reflexo da expulsão dos moradores da favela da Barroca, que ocupava terrenos nos atuais bairros do Santo Agostinho e de Lourdes. Uma parte da favela do Morro do Querosene, produto desse deslocamento da população favelada, ainda ocupa hoje pequeno trecho entre a Cidade Jardim e o Luxemburgo. Uma outra favela, Alvorada, ocupou nos anos 1950 e 1960 o fundo do vale do Leitão e foi removida com a abertura da Avenida Prudente de Moraes no início dos anos 1970. Por fim, o chamado Conjunto Santa Maria, próximo à Avenida Raja Gabaglia, surgiu nos meados dos anos 1950, construído pela prefeitura para abrigar os moradores da favela da Cerâmica, desalojados pela construção da Barragem de Santa Lúcia, no curso superior do córrego do Leitão (WATANABE; BRAGA, 1960, p. 25-29; MINAS GERAIS, 1966, p. 10, 61-63; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983; BELO HORIZONTE, 1985, p. 98-99, 105-106).



FIGURA 19 – Ex-colônia Adalberto Ferraz, com o reservatório da Serra, 1928.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

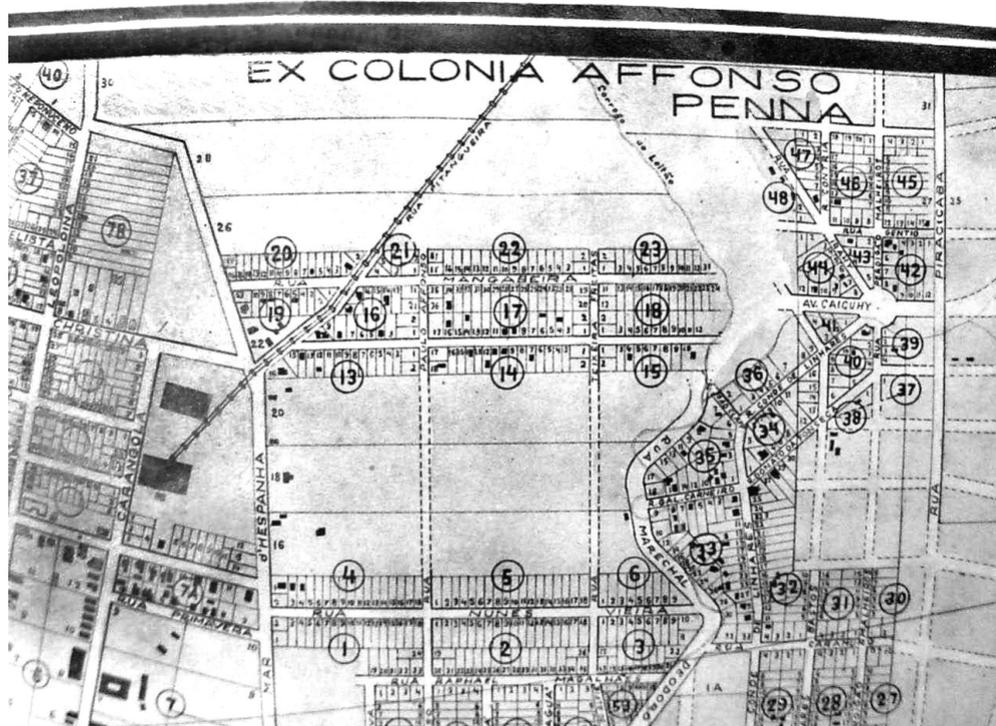


FIGURA 20 – Ex-colônia Afonso Pena. Na Rua Carangola, o reservatório do Cercadinho, 1928.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Os traçados desses três núcleos coloniais eram bem diversos dos dois primeiros núcleos implantados. O menor desses núcleos, Adalberto Ferraz, estava organizado a partir de uma estrada principal, lançada sobre uma crista, que, partindo da Rua Piumhi, penetrava o núcleo e subia até encontrar uma estrada secundária, acima da qual, já no sopé da Serra do Curral, estavam os maiores lotes da colônia. Os lotes coloniais se defrontavam com essas duas estradas e com uma terceira, que cruzava a principal na parte baixa do núcleo. Praticamente todos os lotes faceavam o córrego do Gentio ou um de seus dois pequenos afluentes. O limite leste do núcleo, com a I seção suburbana, eram as ruas Pirapetinga e Oliveira. O limite oeste, com a II seção suburbana, a Rua Piumhi. Uma quarta estrada penetrava o núcleo a partir da I seção suburbana, bem acima do Reservatório do Cruzeiro. No conjunto, essas ruas periféricas e as estradas coloniais dividiam o núcleo colonial Adalberto Ferraz em seis grandes blocos e tornavam o seu traçado muito próximo aos das duas seções suburbanas adjacentes, exceto pela maior extensão de seus lotes coloniais¹⁸⁸ (PANORAMA, 1997, p. 42).

Já o traçado do núcleo colonial Bias Fortes se aproximava do padrão estabelecido nos núcleos Carlos Prates e Américo Werneck, especialmente quanto à forma dos lotes coloniais. Grandes lotes estreitos e compridos, com frentes de aproximadamente 50 metros e profundidade de 700 metros, faceavam uma rua periférica, Rua Rio das Velhas, que formava a divisa do núcleo com a VIII seção suburbana, o bairro do Quartel. Dessa rua, que estava a cavaleiro do divisor de águas entre o córrego da Serra e córrego do Cardoso, partiam perpendicularmente duas estradas coloniais que penetravam o núcleo colonial Bias Fortes no sentido oeste-leste, descendo a encosta até o fundo do vale. No alto da encosta fronteira estava outra estrada periférica, lançada sobre a linha de divisa da área demarcada pela CCNC para a nova capital. Entre essa estrada periférica e o córrego do Cardoso se estendiam lotes coloniais no mesmo padrão dos demais, estreitos e compridos. Do trecho médio dessa estrada periférica uma terceira estrada descia até o córrego, entre os lotes 37 e 36¹⁸⁹. Na parte sul do núcleo, que

¹⁸⁸ Essa semelhança com o traçado das áreas suburbanas pode ser facilmente constatada ainda hoje. A estrada principal do núcleo, mais tarde chamada Rua Cobalto, é hoje a Rua Montes Claros. A estrada transversal superior é a Rua Bambuí e a inferior é a Rua Caratinga. A quarta estrada é a atual Rua Muzambinho. As ruas periféricas não mudaram de nome. O córrego do Gentio corre hoje canalizado sob a Rua Odilon Braga. Seu afluente esquerdo corre canalizado sob a Avenida Francisco Deslandes e o direito sob a Rua Vitória Marçola (BELO HORIZONTE, 1985, p. 99-100).

¹⁸⁹ Todas essas estradas e caminhos são identificáveis hoje. A Rua Rio das Velhas é hoje chamada Rua Tenente Anastácio de Moura e as estradas que dela partiam foram mais tarde chamadas Rua Euclásio e Rua Talco, hoje Rua Juiz da Costa Val. A estrada periférica é a Rua Fluorina e a transversal que partia dela é a Rua Malaquito. O nome da Rua Niquelina foi estendido a toda a antiga estrada de Sabará entre as ruas Tenente Anastácio de Moura e Fluorina. O córrego do Cardoso segue canalizado sob a Avenida Mem de Sá e seu principal afluente, também canalizado, sob a Avenida Maestro Delê Andrade (BELO HORIZONTE, 1985, p. 94).

ocupava a várzea direita do Arrudas, a velha estrada de Sabará, atravessava oito lotes coloniais até alcançar, na zona suburbana, a Rua Niquelina (PANORAMA, 1997, p. 42).

O último dos núcleos coloniais, o Afonso Pena, tinha a configuração mais complexa dos cinco núcleos da zona colonial. Ele ocupava toda a bacia do córrego do Leitão a montante da área urbana, inclusive suas cabeceiras. De acordo com os estudos da CCNC, o córrego do Leitão, por ser muito baixo em relação à maior parte das seções urbanas e suburbanas e ter nascentes muito espalhadas, não foi considerado como manancial de água para a cidade, o que pode explicar o parcelamento de suas cabeceiras. Em contrapartida o núcleo Afonso Pena era cortado pela principal adutora de água da nova capital, que abastecia o reservatório do Cercadinho, na Rua Carangola.

Uma rua periférica, Mar de Espanha, era a divisa entre o núcleo e a II seção suburbana, subindo até o Morro Redondo e fazendo o contorno sul dos lotes coloniais, próximo à Lagoa Seca. As outras divisas entre o núcleo e a zona de sítios seguiam pela crista do divisor de águas entre as bacias do Leitão e do Cercadinho¹⁹⁰.

O traçado da colônia Afonso Pena não levava em consideração a grande declividade da encosta leste do Leitão. Sobre esta encosta íngreme estavam lançados aproximadamente 18 lotes, que seguiam o padrão de frentes estreitas lançadas sobre a rua periférica e grandes profundidades até alcançar o leito do córrego, que se observava na maior parte da zona colonial. A encosta oposta, mais suave, era dividida em lotes de forma e extensões variadas, distribuídos ao longo das margens do córrego e dos caminhos que partiam da sede da antiga fazenda do Leitão e seguiam a meia encosta pela margem esquerda do Leitão¹⁹¹ (PANORAMA, 1997, p. 42).

Atendendo às disposições do recém-editado Regulamento dos Núcleos Coloniais, aprovado pelo Decreto n. 1.258, de 21 de fevereiro de 1899, os terrenos imediatamente adjacentes à sede da fazenda do Leitão foram destinados a um campo de demonstração da zona colonial, que deveria dar suporte técnico às atividades agrícolas e pecuárias dos colonos dos cinco núcleos suburbanos, indicando que haveria a intenção de dar seguimento, em novas

¹⁹⁰ O trecho intermediário da Rua Mar de Espanha conserva o nome original. O trecho mais baixo é chamado hoje Rua Coletor Celso Werneck e os trechos superiores dificilmente seriam identificáveis entre os caminhos e vielas da favela do Morro do Papagaio. Morro Redondo é a elevação existente entre os bairros Sion e Belvedere. Drenada, a Lagoa Seca está hoje inteiramente ocupada por este último bairro (BELO HORIZONTE, 1985, p. 98-99).

¹⁹¹ O córrego do Leitão e seus afluentes correm hoje, em padrões bem belo-horizontinos, canalizados sob as avenidas Prudente de Moraes, Guaicuí e Cônsul Antônio Cadar e sob as ruas Kepler e Laplace. Alguns dos caminhos que partiam da sede da fazenda Velha pela margem esquerda do Leitão podem ser ainda reconhecidos nas ruas Conde de Linhares e Iraí (BELO HORIZONTE, 1985, 99-106).

bases, aos planos de Henri Gorceix e de Francisco Sá para o estabelecimento de uma estação agrônômica junto à nova capital¹⁹² (MINAS GERAES, 1900a, p. 78-79).

Pela extensão dos núcleos coloniais implantados e as características dos espaços remanescentes nas demais zonas da nova capital, podemos considerar que a criação da zona colonial foi uma reorganização do território demarcado pela CCNC. Essa reorganização buscou dar ao governo mineiro meios mais eficazes do que os previstos no plano de Aarão Reis para assegurar o controle do território da Cidade de Minas.

Tomamos aqui, no contexto desta pesquisa, território como a extensão de terreno delimitada e controlada pelo poder público. Assim, adotamos a noção proposta por Paulo César da Costa Gomes, que considera o território como

parte de uma extensão física do espaço, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder. Ele é assim uma parcela de um terreno utilizada como expressão e exercício do controle sobre outrem. Por meio desse controle é possível a imposição das regras de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço. Este controle do território é a expressão de um poder, ou seja, ele é aquilo que está em jogo em grande parte das disputas sociais, aí incluídas aquelas que disputam um direito à cidade. Finalmente, a territorialidade é vista aqui como o conjunto de estratégias, de ações utilizadas para estabelecer este poder, mantê-lo e reforçá-lo (GOMES, P., 2001, p. 12).

Entendemos que, na Cidade de Minas, a articulação de concepções espaciais distintas, uma urbana e outra rural, permitiu que o Estado ampliasse o controle efetivo do território através da ocupação e do uso de espaços periféricos que haviam sido considerados pela CCNC como áreas a serem futuramente implantadas, à medida que a população da nova cidade ultrapassasse os primeiros 30.000 habitantes e se fizesse necessária a expansão da faixa inicialmente ocupada.

A criação da zona colonial em 1898 e 1899 alterou significativamente a distribuição de áreas e o número de lotes previstos pelo plano da CCNC. Ao todo, os cinco núcleos que compunham a zona colonial da Cidade de Minas ocupavam originalmente uma superfície total de 1.615 hectares, ou seja, aproximadamente 32% da área destinada à nova capital. Estavam divididos em 410 lotes coloniais, cuja área variava de dois a sete hectares (FIG. 3). Por sua vez, a faixa destinada por Aarão Reis para a instalação dos primeiros 30.000 habitantes da nova capital ocupava 825 hectares, ou seja, 16% da área destinada à Cidade de

¹⁹² O campo de demonstração da zona colonial ocuparia, portanto, os mesmos terrenos em que Henri Gorceix e Leon Quet haviam iniciado a organização, em moldes muito distintos, da estação agrônômica de Belo Horizonte. Hoje, como vimos anteriormente, o bairro da Cidade Jardim está sobre esses terrenos e a casa da fazenda do Leitão é um dos pavilhões do Museu Histórico Abílio Barreto.

Minas. Essa faixa abarcava 3.265 lotes nos 440 hectares das seções urbanas I a VII e 614 lotes nos 385 hectares das seções suburbanas I e VI (FIG. 13). Assim, a área total destinada aos núcleos coloniais correspondeu a quase o dobro da faixa delimitada por Aarão Reis para os primeiros bairros urbanos e suburbanos, elevando o controle efetivo do Estado e a ocupação imediata do espaço a 48% do território desapropriado pela CCNC. Essa porcentagem deve efetivamente ter alcançado os 50% do território, pois, como vimos, a CCNC, antes mesmo da inauguração da nova capital, já havia ampliado a faixa implantada, dando início à ocupação do bairro do Quartel, na XIII seção urbana e na VIII seção suburbana, com a construção do quartel do 1º Batalhão da Brigada Policial e a demarcação de lotes para os militares (FIG. 3; FIG. 13).

Como comparação, relembremos que as três zonas planejadas pela CCNC em 1895 tinham a seguinte distribuição de áreas: 880 hectares foram destinados à área urbana, 2.490 hectares à zona suburbana e 1.750 hectares à zona de sítios, totalizando 5.120 hectares. A área urbana comportaria 7.245 lotes, enquanto a zona suburbana teria 2.503 lotes. Como a *Planta Geral da Cidade de Minas* não apresentava o parcelamento da zona de sítios, não há como estimar quantos terrenos destinados à pequena lavoura teriam sido previstos pela CCNC nessa zona (MINAS GERAES, 1895c; QUADRO 4, apêndice; FIG. 13).

A zona colonial foi lançada sobre parte das áreas destinadas pela CCNC, na *Planta Geral da Cidade de Minas*, às seções suburbanas I, II, VI, VII e VIII, sobre todas as áreas das seções suburbanas III, IV e V e se estendia ainda por partes da zona de sítios, especialmente nos cursos superiores dos córregos do Leitão, do Gentio e do Cardoso. Após a criação da zona colonial permaneceram desocupadas a parte ocidental da área urbana, boa parte da VII seção suburbana, as cabeceiras dos córregos do Cardoso e da Serra, praticamente todo o vale do córrego do Cercadinho e as partes mais altas e remotas da zona de sítios, especialmente as encostas da Serra do Curral e o platô da Lagoa Seca. Ou seja, áreas reservadas para expansão urbana, áreas em volta dos mananciais utilizados no abastecimento de água e áreas isoladas ou de difícil aproveitamento.

Verificadas as áreas que o Estado destacou para ocupação imediata em 1898 e 1899, devemos buscar discutir a intenção ou o propósito do governo mineiro fazer ocupar os vastos *subúrbios da nova capital* com habitantes cujas características poderiam se harmonizar com as da população que, aos olhos da elite que exercia o poder político, deveria povoar a Cidade de Minas.

A OCUPAÇÃO DA ZONA COLONIAL

Como vimos, a forma de concessão dos lotes dos núcleos suburbanos foi estabelecida no Regulamento dos Núcleos Coloniais em moldes que favoreciam o controle pelo governo mineiro do empreendimento de colonização. O principal atrativo oferecido aos colonos era a posse da terra. Ao contrário dos lotes urbanos e suburbanos da Cidade de Minas, vendidos à vista pelo governo mineiro, a aquisição de terra nos núcleos coloniais era feita a prazo, em sete anos, havendo um período de carência de três anos antes de começarem as amortizações. A expectativa do poder público era que os colonos pudessem produzir imediatamente, formassem seu capital e somente então iniciassem o pagamento das terras. Para tanto, o preço dos lotes coloniais era fixado no momento da concessão e o parcelamento do pagamento previa parcelas anuais crescentes, começando com valor correspondente a 5% do preço total na primeira parcela, a ser paga no fim do terceiro ano, até alcançar o equivalente a 20% do preço total na última parcela, que deveria ser quitada no fim do décimo ano. Desse modo, o colono somente faria grandes desembolsos após sete ou oito anos de trabalho, tempo julgado suficiente pelo governo mineiro para que ele estivesse próspero bastante para arcar com o peso maior da amortização do valor financiado (MINAS GERAES, 1900a, p. 69-71).

As condições de pagamento, impostas pelo governo mineiro, implicavam a necessidade de o colono e sua família se empenharem na produção agrícola desde o primeiro contato com o terreno. As disposições do Regulamento para a inadimplência eram rigorosas e, para o colono, desistir do lote ou não conseguir quitá-lo poderia significar a perda de todos os recursos porventura investidos. As disposições referentes à eventual morte do colono, no artigo 27, §1º, dão medida do rigor prescrito pelo Regulamento dos Núcleos Coloniais:

se falecer o possuidor de um lote em estado de reconhecida pobreza, e antes de se haver ele libertado do seu débito, poderá a família do mesmo retirar-se do núcleo, abandonando o lote que ocupar e, em tal caso, não terá obrigação de restituir o adiantamento pecuniário de que trata o artigo 37, e antes terá direito a haver as benfeitorias e plantações que se verificar existirem a esse tempo e cujo valor será determinado por arbitramento (MINAS GERAES, 1900a, p 69-71).

Ainda assim, apesar das restrições ao direito de propriedade, o estabelecimento da zona colonial propiciou o surgimento, na nova capital, do que Adelman qualificou como “*the*

only sizable group of lower-class property owners”¹⁹³ (ADELMAN, 1974, p. 103). Mais ainda, um grupo de proprietários que detinha a posse das terras com base no trabalho braçal, seu e de sua família, uma qualificação cujo significado no contexto de uma sociedade que não atribuía grande valor ao trabalho manual não pode ser desconsiderado.

Como forma de assegurar o sucesso do estabelecimento colonial o governo mineiro se propôs a fornecer aos colonos seis tipos de auxílios:

1º O adiantamento de 20\$000 para a compra de aves domésticas; 2º O fornecimento de viveres, durante três meses, não excedendo a despesa de 30\$000 por família, em cada quinzena. Esses viveres constarão de farinha de trigo, fubá de milho, feijão, arroz e toucinho, à escolha do colono, mediante recibo, do qual constará o preço levado ao seu débito; 3º Ferramentas de trabalho, a saber: - enxadas, pás, alviões, foices e machados, por ocasião de seu estabelecimento; 4º Sementes, mudas de árvores frutíferas e bacelos de vinha ou quaisquer outras plantas, na forma dos artigos 74 e 75; 5º Medicamentos e dieta indispensável em caso de moléstia; 6º Trabalho a salário ou empreitada nas obras públicas da colônia (MINAS GERAES, 1900a, p. 71).

Todos esses auxílios, com exceção do fornecimento de sementes, mudas e bacelos, deveriam ser reembolsados pelo colono, sendo incorporados, como débitos, às prestações pagas pelo lote colonial. O artigo 55 do Regulamento dos Núcleos Coloniais estipulava que a primeira distribuição de sementes e mudas seria gratuita e limitada a 20 litros de milho, 20 litros de feijão, 10 litros de arroz e 10 litros de trigo para cada família. As demais distribuições poderiam ser onerosas. Outros dispositivos do regulamento limitavam os auxílios governamentais aos primeiros três meses decorridos após a instalação dos colonos e vedavam o fornecimento de ferramentas e de medicamentos a colonos nacionais ou aos estrangeiros que não tivessem sido introduzidos no país à custa do governo mineiro.

Nas restrições que marcavam o regulamento, podemos identificar a intenção de se atrair colonos que demandassem o mínimo de apoio do governo mineiro e que pudessem ainda assim levar adiante o empreendimento de colonização. Estava clara também a intenção de se favorecer colonos europeus em lugar de atender a demandas por terras que, certamente, eram também colocadas na época por brasileiros, especialmente os pertencentes às classes mais baixas, dentre eles antigos escravos e seus descendentes. Talvez como forma de compensar todo o empenho do governo mineiro em apoiar o povoamento por imigrantes europeus, o Congresso Mineiro votou a Lei n. 269, sancionada em 27 de agosto de 1899,

¹⁹³ Traduzindo livremente: "o único grupo considerável de proprietários pertencentes à classe baixa" (ADELMAN, 1974, p. 103, tradução nossa).

mandando o governo mineiro conceder “a todo cidadão brasileiro, que o requerer, um lote gratuito de vinte, trinta ou cinquenta hectares de terras do Estado” (MINAS GERAES, 1900a, p. 26-27). Não temos dados sobre a aplicação efetiva dessa lei, mas, como vimos, a demarcação das terras devolutas passou a ser feita em 1900 à custa do interessado na posse das terras, o que pressupunha que este tivesse já algum recurso.

O preço da terra também parece ter sido um meio de seleção dos colonos. Segundo o relatório enviado pelo inspetor de Terras e Colonização ao secretário da Agricultura em 1899, o preço do metro quadrado na zona colonial deveria variar de 30 a 50 réis, “conforme a qualidade do terreno” (MINAS GERAES, 1899c, p. 290). Supomos que os lotes mais procurados fossem os que tivessem capoeiras ou capoeirões, pois o pensamento da época, como nos diz Álvaro Astolfo da Silveira, tomava a presença de matas como indicação da fertilidade do solo (SILVEIRA, 1916, p. 31). Além disso, lotes cobertos por matas - mesmo por capoeiras, ou seja, matas em formação - poderiam fornecer lenha e madeira, tanto para uso do colono quanto para venda na cidade.

Entretanto, como podemos verificar nas anotações feitas no talão de *Títulos provisórios de lotes de terra dos núcleos coloniais Afonso Pena, Rodrigo Silva, Adalberto Ferraz e Bias Fortes*, os preços iniciais praticados foram mais baixos que os informados por Carlos Prates: 10 réis por metro quadrado de terreno de campo e 30 réis por metro quadrado de terreno de mata (MINAS GERAES, 1899/1901 *passim*).

Considerando a extensão média dos terrenos nos dois primeiros núcleos suburbanos, as colônias Carlos Prates e Américo Werneck, o preço de um lote colonial variaria de 600\$000 a 1:000\$000 (de seiscentos mil a um conto de réis). Nos demais núcleos, devido à maior extensão média dos lotes, o preço poderia alcançar 3:500\$000 (três contos e quinhentos mil réis). Efetivamente, de acordo com os lançamentos feitos no talão de *Títulos provisórios* citado acima, o preço dos lotes no núcleo Carlos Prates teria estado em torno de 640\$000 (seiscentos mil réis). E o maior valor registrado nesse talão foi 2:570\$000 (dois contos, quinhentos e setenta mil réis) a serem pagos por Sebastião Moreira pelos 42.500m² de campos e 71.500m² de matas que compunham o lote 51 do núcleo Afonso Pena, vendido em 30 de junho de 1899 (MINAS GERAES, 1899/1901). Como comparação, o Decreto n. 1.211, de 31 de outubro de 1898, que promulgou as posturas da Cidade de Minas (MINAS GERAES, 1899d, p. 238), fixava em 500\$000 (quinhentos mil réis) o preço dos lotes urbanos, independentemente de sua extensão, e 30 réis por metro quadrado para os lotes suburbanos. Portanto, um lote colonial de terras consideradas apropriadas para o cultivo poderia ter um preço, por metro quadrado, igual ou maior que um lote suburbano. E o preço de um lote

colonial de terras de campo, adequadas para pastagens, seria equivalente a um terço do valor pago à prefeitura por um terreno suburbano de mesma extensão. Assim, podemos verificar que o incentivo dado à aquisição de terra pelo colono estaria mais no financiamento da compra do que no valor em si. E podemos avaliar também que o preço dos lotes coloniais terminaria por se converter num mecanismo de seleção da população colonial, pois colonos que dispusessem de maiores recursos poderiam adquirir terras melhores ou comprar mais terras, enquanto os mais pobres teriam que se contentar com lotes menores ou com terras consideradas de pior qualidade.

Uma questão se coloca agora. Sabemos quem o governo mineiro pretendia estabelecer nas colônias. Por um lado, agricultores, europeus de preferência, pessoas que através do seu trabalho e de seus costumes pudessem se converter em exemplos para as populações locais e contribuir para o progresso do estado. Por outro lado, operários diligentes, que, após terem dado sua contribuição para a construção da nova capital, se dispusessem a cultivar a terra e produzir gêneros e materiais necessários à vida da nova cidade. Mas quem eram os colonos que efetivamente ocuparam a zona colonial da Cidade de Minas?

Infelizmente, no decorrer de nossa pesquisa, não localizamos nenhum documento que nos permitisse reconstituir de modo preciso e completo as primeiras concessões de lotes, especialmente as feitas nos núcleos coloniais Córrego da Mata e Carlos Prates, e que tornasse possível tentar identificar os colonos que se estabeleceram nesses núcleos. Sabemos que cada concessão era formalizada pela entrega ao colono do título provisório, no qual estavam discriminados extensão do lote, tipo das terras e preço a ser pago. Cópia do título entregue ao colono permanecia presa ao formulário, chamado talão, para controle da Repartição de Terras e Colonização.

Entretanto, das colônias suburbanas da Cidade de Minas localizamos apenas o já citado talão de *Títulos provisórios de lotes de terra dos núcleos coloniais Afonso Pena, Rodrigo Silva, Adalberto Ferraz e Bias Fortes*, com cópias de títulos expedidos entre junho de 1899 e janeiro de 1901. Cópias de 18 títulos provisórios referentes a lotes concedidos no núcleo Carlos Prates entre outubro de 1899 e janeiro de 1900 também estão nesse talão (MINAS GERAES, 1899/1901).

Para traçar um quadro da ocupação dos núcleos suburbanos, lançamos mão, principalmente, dos relatórios do inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates. Como vimos anteriormente, Carlos Prates, até sua morte em 1914, esteve à frente das repartições encarregadas da imigração, das terras devolutas e da colonização. Nesse período, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, à qual se vinculava a Repartição de Terras e

Colonização, chegou a ser extinta em 15 de dezembro de 1903, em decorrência do agravamento da crise econômico-financeira instalada desde 1897. Os serviços chefiados por Carlos Prates foram então reestruturados e transferidos para Secretaria das Finanças, formando a Inspetoria de Indústria, Minas e Colonização. A seguir, em 1910, foi criada uma Secretaria de Agricultura, Indústria, Terras, Viação e Obras Públicas, buscando propiciar ação mais efetiva do governo mineiro na retomada do projeto de desenvolvimento regional, segundo uma estratégia de diversificação econômica. Nesse momento, a nova Secretaria da Agricultura foi organizada em três diretorias, da Agricultura, da Indústria e do Comércio, cabendo a Carlos Prates a direção da primeira (MINAS GERAES, 1904a; MINAS GERAES, 1911a, p. 3-4).

A princípio, a administração dos núcleos da zona colonial ficou a cargo de Otto Neuenschwander, nomeado em dezembro de 1898 e substituído em 23 de fevereiro de 1900 pelo administrador da extinta colônia do Barreiro, Elyseu Augusto Jardim¹⁹⁴. Em novembro de 1903, o cargo de diretor dos núcleos suburbanos foi desdobrado em dois, permanecendo Elyseu Jardim como responsável pelos núcleos Afonso Pena e Carlos Prates. João Baptista de Barros Leite foi nomeado diretor dos núcleos Américo Werneck, Bias Fortes e Adalberto Ferraz, sendo substituído em abril de 1907 por João Baptista da Silva (MINAS GERAES, 1896/1900; MINAS GERAES, 1904b; MINAS GERAES, 1911b).

Aos diretores dos núcleos coloniais cabia, entre outras tarefas, coletar dados estatísticos sobre a população e a produção das colônias, informações que subsidiavam os relatórios apresentados ao governo mineiro por Carlos Prates, habitualmente em maio de cada ano. Portanto, as nossas fontes nos trazem as vicissitudes da zona colonial sob o ponto de vista desses funcionários. Algumas dificuldades no trabalho com essas fontes devem ser apontadas.

Em primeiro lugar, é possível constatar que a coleta e a apresentação dos dados estatísticos não eram feitas de forma uniforme e regular. Somente nos relatórios do fim da primeira década do século XX é possível verificar certa padronização. Ainda assim, percebem-se claramente diferenças entre a forma mais minuciosa dos levantamentos feitos

¹⁹⁴ Otto Neuenschwander, mestre de culturas, foi enviado no início de 1900 para dirigir a colônia Nova Baden, implantada no fim do ano anterior em Águas Virtuosas, município de Campanha. Essa colônia foi criada por iniciativa de Américo Werneck, fazendeiro na região, mais tarde prefeito do novo município de Águas Virtuosas, hoje Lambari, e construtor do balneário da cidade. Em 1909, Neuenschwander foi nomeado diretor da fazenda-modelo da Gameleira, em Belo Horizonte (MINAS GERAES, 1896/1900; MINAS GERAES, 1911b, p. 236-241; MONTEIRO, 1994, p. 723-724).

por João Baptista da Silva e o modo menos rigoroso e mais impreciso de Elyseu Jardim¹⁹⁵. Este, em geral, apresentava como agricultores todos os moradores das colônias, enquanto aquele procurava distinguir as várias atividades dos colonos, discriminando também o número de artífices, comerciantes, industriais e funcionários públicos eventualmente presentes na população colonial.

Em segundo lugar, há grande imprecisão na consideração dos dados relativos à produção dos núcleos, informação importante para se avaliar tanto a prosperidade dos colonos quanto os resultados dos investimentos (ou da falta de investimentos) públicos no empreendimento de colonização. Assim, por exemplo, a classificação dos dados sobre a criação de animais como burros e cavalos varia ao logo do tempo: ora o valor desses animais é lançado na rubrica valor das propriedades, junto com casas, benfeitorias e a própria terra, ora é tomado como valor da produção anual. Mais importante, a produção de indústrias que se estabeleceram na zona colonial, como a fábrica de malhas de César Bracer e as várias olarias existentes nos núcleos, muitas vezes é desconsiderada no cálculo do valor da produção colonial apresentado anualmente ao governo mineiro.

Em terceiro lugar, apesar de essas fontes estarem reunidas e disponíveis no Arquivo Público Mineiro e de estarem em boas condições de conservação, em alguns casos faltam partes de relatórios, o que impede, por exemplo, a elaboração de séries completas sobre o número de casas definitivas e provisórias erguidas nos lotes coloniais entre a criação e a emancipação dos núcleos suburbanos.

Por fim, a natureza oficial desses relatórios faz com que a apresentação dos dados seja organizada de modo a instituir e difundir uma imagem da zona colonial ajustada às concepções e interesses da administração pública ou dos próprios funcionários responsáveis pela direção das colônias e pela coleta dos dados estatísticos.

Ainda assim, a partir dos dados apresentados nos relatórios de Carlos Prates, buscamos entender o processo de ocupação dos núcleos suburbanos. É possível, então, verificar que ao longo dos primeiros anos do século XX a população dos núcleos coloniais decresceu, ainda que aumentassem os valores da produção colonial e das propriedades dos colonos. No total, a população da zona colonial, que era de 1.137 pessoas em 1900, caiu a 625 em 1904. Curiosamente, os dados da Repartição de Terras e Colonização indicavam que, nas cinco colônias suburbanas, estavam ocupados 339 lotes em 1900, enquanto em 1904, segundo

¹⁹⁵ Ilustrando tal imprecisão, Elyseu Jardim iniciava o relatório encaminhado em fevereiro de 1904 ao inspetor da Indústria, Minas e Colonização afirmando: "durante o ano de 1903, não se deu nas colônias fato algum digno de nota. Tudo correu regularmente" (MINAS GERAES, 1904c, p. 239).

os dados da Inspeção de Indústria, Minas e Colonização, estariam ocupados 320 lotes. Ou seja, enquanto o número de moradores teria sofrido um decréscimo de 45%, o número de lotes ocupados teria se reduzido apenas 6% (TAB. 2, apêndice). Algumas explicações podem ser aventadas e nos ajudam a pensar sobre a vida na zona colonial.

É provável que, com a crise econômica dos anos 1897-1906, um número razoável de colonos tenha preferido deixar seus lotes nas vizinhanças da nova cidade para buscar trabalho em outras regiões, antes do prazo determinado na concessão dos lotes para o início das amortizações. O início dessas amortizações, por volta de 1903, teria desencorajado muitos colonos que, nos anos que se seguiram ao estabelecimento dos núcleos, não conseguiram prosperar e não encontraram no governo mineiro o apoio que esperavam. Abandonar os lotes pode ter sido, então, a única alternativa para esses colonos em dificuldades. Outros, porém, podem ter optado por tentar conservar a posse da terra, deixando algum preposto cultivando o lote, enquanto buscavam trabalho fora da cidade. Além disso, evidências indicam que a Repartição de Terras e Colonização demorava algum tempo para declarar o lote vago e tomar providências para cobrar o débito e para estabelecer novo colono nas terras abandonadas.

Como a imigração estava praticamente desativada, pela falta de recursos públicos para subvencionar a vinda de imigrantes, a Repartição de Terras e Colonização teria reconsiderado os planos iniciais de povoar as colônias suburbanas com famílias de imigrantes europeus. Tornaram-se, então, elegíveis para a posse de lotes na zona colonial os nacionais, os homens solteiros e sem filhos, os casais mais velhos também sem filhos e mesmo moradores da cidade que se interessavam em garantir a posse de terrenos coloniais sem se estabelecer na colônia, colocando algum trabalhador assalariado para cuidar da terra e contando com a boa vontade dos administradores das colônias para evitar questionamentos do inspetor de Terras e Colonização. Dessa forma, esses novos colonos teriam ocupado com menos gente o mesmo número de lotes que antes havia sido povoado por uma população mais numerosa.

Mesmo no quadro de crise econômica, alguns colonos teriam conseguido prosperar. O aumento do valor da produção colonial deveria, então, ser atribuído a eles. Devemos lembrar, ainda, que os anos 1898-1906 foram marcados por inflação e depreciação da moeda, o que teria reflexo no aumento do valor da produção colonial.

Por fim, podemos considerar que a explicação para o fato de o número de lotes ocupados sofrer pequeno decréscimo e de o valor da produção colonial aumentar, ao mesmo tempo em que a população dos núcleos decrescia vertiginosamente, estaria em um quadro geral que combinaria todas as possibilidades levantadas acima.

Esse quadro geral, é claro, comportaria variações. A colônia Adalberto Ferraz aparentemente teria se conservado estável ao longo de toda a primeira década do século XX, com pequena população e produção extremamente reduzida. As colônias Américo Werneck e Bias Fortes perderam 40% da população inicial, enquanto os núcleos Carlos Prates e Afonso Pena teriam perdido, cada um, dois terços dos seus colonos entre 1900 e 1904. A recuperação populacional dessas quatro colônias também não seria uniforme: os núcleos Américo Werneck e Bias Fortes se recuperaram já em 1907; o número de moradores do núcleo Afonso Pena não mais ultrapassou dois terços da sua população inicial; por sua vez, o núcleo Carlos Prates teve um crescimento acelerado a partir de 1907 (TAB. 3, apêndice).

Provavelmente, o crescimento da população da zona colonial após 1907 estaria relacionado à recuperação econômica, impulsionada pela alta dos preços do café que se seguiu ao Convênio de Taubaté e pelas políticas do governo federal para o desenvolvimento da produção industrial voltada para o mercado interno. que, como nos lembra Cláudia Viscardi, marcaram o início do mandato do novo presidente da República, Afonso Pena (VISCARDI, 2001, p. 182). O crescimento da população dos núcleos suburbanos seria também devido à retomada da participação do governo federal na imigração subvencionada e na colonização, interrompida, como vimos, a partir da aprovação da Constituição federal em 1891. Com mais recursos públicos, a vinda de imigrantes pôde ser estimulada. Segundo Norma de Góes Monteiro, após 1907, o governo federal procurou incentivar a entrada de imigrantes no país, sempre condicionada ao assentamento dos recém-chegados em núcleos coloniais formados pelos governos estaduais. Assim, de 1908 a 1914, 6.646 estrangeiros se fixaram em Minas Gerais¹⁹⁶ (MONTEIRO, 1973, p. 121, 129).

Esse argumento torna-se mais plausível através do exame da Tabela 3, do apêndice, na qual juntamos alguns dos dados usados pela Repartição de Terras e Colonização para caracterizar a população colonial nos anos 1903 e 1910, ou seja, no momento do declínio e no momento da recuperação populacional. Os critérios usados pela Repartição de Terras estão expostos em quadros publicados nos relatórios do engenheiro Carlos Prates: nacionalidade, sexo, idade (acima e abaixo de 12 anos, ou seja, da idade considerada então como adequada ao trabalho agrícola), estado civil, religião, instrução (os que sabem e os que

¹⁹⁶ A comparação desse número de imigrantes introduzidos em Minas Gerais com os 362.898 imigrantes que se estabeleceram no estado de São Paulo no mesmo período demonstra o grande poder de atração da economia paulista. A entrada de estrangeiros em Minas Gerais nos anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial foi também muito pequena em relação aos 52.582 imigrantes que ingressaram no estado entre 1894 e 1901, no período em que o governo mineiro investiu vigorosamente na imigração subvencionada (MONTEIRO, 1973, p. 129, 169).

não sabem ler e escrever), profissão (agricultores, comerciantes, industriais, funcionários e artistas, ou seja, artífices). Desses critérios, selecionamos cinco - nacionalidade, sexo, idade, instrução e profissão - para compor a Tabela 3. Nela, podemos verificar que em 1903 a população estrangeira correspondia a aproximadamente 52% da população da zona colonial (TAB. 3, apêndice).

Proporcionalmente, a presença de italianos era grande: dos 425 imigrantes estabelecidos nos núcleos suburbanos em 1903, 301 eram italianos, dois terços deles maiores de 12 anos, 60% do sexo masculino e 64% alfabetizados, provavelmente em italiano. A população de origem italiana era então maioria no núcleo Carlos Prates: dos 269 colonos desse núcleo, 127 eram italianos, dois terços deles do sexo masculino e 70% maiores de 12 anos. No núcleo Bias Fortes, a presença italiana era ainda mais acentuada em 1903. Dos 148 colonos, 80 eram italianos, sendo 42 homens e 38 mulheres e 37% eram crianças, o que nos sugere que a colônia italiana estabelecida nesse núcleo seria composta basicamente de famílias fixadas à terra, enquanto no núcleo Carlos Prates haveria maior presença de homens italianos solteiros (TAB. 3, apêndice).

Devemos notar também que, em 1903, 69% da população do núcleo Adalberto Ferraz e 71% dos moradores do núcleo Afonso Pena eram brasileiros, que também eram maioria no núcleo Américo Werneck. Portanto, podemos verificar na Tabela 3 que a população imigrante não estava uniformemente distribuída na zona colonial. Imigrantes, principalmente italianos, predominavam nos núcleos Bias Fortes e Carlos Prates. Brasileiros eram maioria nos núcleos Afonso Pena e Bias Fortes. E havia maior equilíbrio entre estrangeiros e nacionais na colônia Américo Werneck (TAB. 3, apêndice).

Em 1910 os imigrantes e seus descendentes continuaram a ser maioria na zona colonial, mas a proporção de brasileiros teve um decréscimo de 48% para 45% e a de italianos aumentou de 37% para 40%. A colônia Américo Werneck permaneceu como a mais equilibrada e a presença de brasileiros na colônia Adalberto Ferraz aumentou para 79%, dos quais metade eram mulheres e, dois quintos, crianças. A presença de italianos e espanhóis aumentou proporcionalmente no núcleo Afonso Pena, no qual dos 163 moradores 41 eram italianos e 38 espanhóis, com grande porcentagem de homens e de maiores de 12 anos. Já em 1910 o núcleo Bias Fortes havia deixado de ser uma colônia italiana: enquanto o número de colonos brasileiros triplicou, o número de italianos se manteve estável, fazendo com que apenas 37% dos moradores desse núcleo fossem estrangeiros. A situação inversa ocorreu no núcleo Carlos Prates. A partir de 1903, a população brasileira desse núcleo caiu de 103 para 65 moradores, enquanto os italianos passaram de 127 para 229, um acréscimo de 80% que fez

com que, em 1910, menos de um quinto dos colonos do núcleo Carlos Prates fossem brasileiros e dois terços fossem italianos. Dos 65 brasileiros estabelecidos nesse núcleo, 58% eram do sexo masculino, metade tinha mais de 12 anos e 65% declaravam saber ler e escrever. Dos 229 italianos, 110 eram do sexo masculino e 119 do sexo feminino, sendo que 47% eram crianças e um terço declarava não saber ler e escrever. Poderíamos dizer que em 1910 a colônia italiana no núcleo Carlos Prates seria predominantemente formada por famílias e não mais por homens solteiros (TAB. 3, apêndice).

Em resumo, podemos observar que a população da zona colonial não se manteve estável ao longo da primeira década do século XX, enquanto o governo mineiro permaneceu tutelando essas colônias. De uma população estimada em 1.137 colonos em 1900, a zona colonial alcançou um número de 1.150 moradores em 1910, após um declínio acentuado que reduziu a população colonial a apenas 625 habitantes em 1904. No mesmo período, a população do município passou de 13.472 habitantes em 1900 a 17.097 em 1904 e a 33.245 em 1910 (PENNA, O., 1997, p. 69, 85, 117). Portanto, se em 1900 estariam estabelecidos na zona colonial 8,5% da população do município, em 1904 apenas 3,6% seriam moradores dos núcleos suburbanos, porcentagem que se conservou em 1910.

Em relação à presença de imigrantes, segundo dados do recenseamento municipal de 1912, 4.381 estrangeiros moravam em Belo Horizonte e seriam aproximadamente 11% dos 38.882 habitantes do município. Desses imigrantes, 2.963, ou seja, quase 68%, eram italianos (BELLO HORIZONTE, 1913). Dos estrangeiros residentes nos núcleos suburbanos, 458 eram italianos, ou seja, 73% dos imigrantes fixados na zona colonial (TAB. 3, apêndice). Como observamos anteriormente, é difícil comparar os números desse recenseamento de 1912 com as estatísticas dos administradores coloniais. Ainda assim, um paralelo entre essas duas fontes nos indica que, no fim da primeira década do século XX, a zona colonial de Belo Horizonte abrigava uma porcentagem pequena da população estrangeira da cidade e que, na prática, os núcleos suburbanos nunca foram estabelecimentos exclusivamente ocupados por imigrantes. O paralelo também nos sugere que a presença de imigrantes europeus, especialmente italianos, foi mais acentuada na zona colonial do que, proporcionalmente, na cidade como um todo.

Outro caminho de abordagem dos colonos estabelecidos nos subúrbios de Belo Horizonte pode ser dado por três relações nominais de colonos publicadas no relatório apresentado pelo então diretor de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização, Carlos Prates, ao secretário das Finanças, em maio de 1909. Essas listas nos informam nome, estado civil, religião e idade dos colonos dos núcleos Américo Werneck, Bias Fortes e Adalberto Ferraz.

Organizadas por lotes, informam também o valor da propriedade e dão alguma notícia sobre bens dos colonos, especialmente veículos e animais de tiro. Foram elaboradas pelo diretor desses núcleos, João Baptista da Silva. Infelizmente, não foram acompanhadas de listas similares referentes aos outros dois núcleos suburbanos, em mais uma das diferenças entre os trabalhos de João Baptista da Silva e de Elyseu Jardim (MINAS GERAES, 1909a *passim*).

Da análise dessas listas, podemos constatar que sete dos 66 lotes ocupados do núcleo Américo Werneck estavam nas mãos de colonos que não tinham família estabelecida nos seus terrenos, sendo quatro deles imigrantes. Quatro dos lotes dessa colônia estavam ocupados por moradores que certamente não se enquadrariam perfeitamente nos critérios iniciais da Repartição de Terras e Colonização: eram casais maiores de 40 anos, sem filhos consigo, que para explorar melhor a terra provavelmente dependeriam de mão-de-obra assalariada. Desses casais, três eram imigrantes. Portanto, um sexto dos lotes do núcleo Américo Werneck estariam ocupados em 1908 por colonos solitários ou sem família que os auxiliasse no trabalho da terra (MINAS GERAES, 1909a, p. 172-185).

No núcleo Adalberto Ferraz, predominavam famílias com ao menos dois filhos. Duas se destacavam pelo tamanho. Francisco Augusto Deslandes e sua mulher Philomena Augusta Deslandes, brasileiros, tinham nove filhos, a mais velha com 17 anos e a mais nova com dois. Eram protestantes, o que explicaria o nome das crianças: Emanuel, Job, Abel, Moysés, Josué, Isaías etc. Outra família extensa era a do italiano Braz del Bisogne, 45 anos, casado com Maria, brasileira de 24 anos, que tinham seis filhos, a mais velha com 11 anos e a mais nova com um ano. Esse padrão, do imigrante europeu casado com mulher brasileira, ocorria outras vezes na colônia Adalberto Ferraz. Os filhos dessas uniões eram lançados nas listas por João Baptista da Silva como brasileiros, o que deve ter contribuído para diminuir o número de estrangeiros nas estatísticas coloniais (MINAS GERAES, 1909a, p. 204-207).

Essas listas, como os relatórios da Repartição de Terras e Colonização, não fazem, em momento algum, referência às origens étnicas dos colonos brasileiros e, assim, não é possível estabelecer quantos libertos ou descendentes de escravos estariam estabelecidos nos núcleos suburbanos.

No núcleo Bias Fortes, famílias com pelo menos dois filhos maiores de 12 anos, ou seja, considerados em condição de ajudar seus pais no trabalho agrícola, eram 20 e os casais com filhos pequenos eram 14. Havia também doze colonos que poderiam ser considerados solitários ou que não tinham consigo filhos que imediatamente ou no futuro pudessem ajudar na exploração da terra (MINAS GERAES, 1909a, p. 190-200).

As listas preparadas por João Baptista da Silva nos trazem ainda nomes de proprietários de lotes coloniais que evidentemente não seriam colonos e, sim, proprietários de terras. Eram todos brasileiros: o coronel Jayme Gomes era proprietário de três lotes na colônia Américo Werneck; o tenente-coronel Jacintho Freire de Andrade era dono de cinco lotes no núcleo Bias Fortes, com valor estimado de 13:200\$000 (mais de treze contos de réis); na mesma colônia, Henrique Sarty era dono de um lote avaliado em 8:500\$000 (oito contos e quinhentos mil réis); dois lotes do núcleo Adalberto Ferraz pertenciam a Symphronio Brochado; por fim, três lotes desse mesmo núcleo eram propriedades do Dr. Olyntho Meirelles (MINAS GERAES, 1909a, *passim*).

Quem eram esses proprietários? O tenente-coronel Jacintho Freire de Andrade foi um dos funcionários do Estado obrigados a se transferir para a nova capital¹⁹⁷ (BARRETO, 1996, v. 2, p. 528). Henrique Sarty estava na comitiva que, em 15 de janeiro de 1898, acompanhou Francisco de Paula Bicalho até a estação de General Carneiro, quando o ex-engenheiro-chefe da CCNC voltou ao Rio de Janeiro. Esta comitiva estava composta basicamente por ex-integrantes da CCNC e por pessoas ligadas às obras, sugerindo que talvez Henrique Sarty fizesse parte do operariado qualificado que o governo mineiro também pretendia fixar na zona colonial, como vimos anteriormente (BARRETO, 1996, v. 2, p. 775). Já Symphronio Brochado era um curralense, fazendeiro na zona rural do município (BARRETO, 1996, v. 1, p. 241; BARRETO, 1996, v. 2, p. 81, 734). O coronel Jayme Gomes talvez fosse Jayme Gomes de Souza Lemos, político do PRM, deputado do Congresso Mineiro, que, segundo Dunshee de Abranches, era "proprietário em Belo Horizonte" (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 406). Por fim, o médico Dr. Olyntho Meirelles era membro do Conselho Deliberativo do município e, entre setembro de 1910 e setembro de 1914, foi o prefeito de Belo Horizonte¹⁹⁸ (BARRETO, 1950, p. 170).

¹⁹⁷ A casa do tenente-coronel Jacintho Freire de Andrade, uma das 205 construídas pela CCNC, ficava na V seção urbana, na Rua da Paraíba, no quarteirão delimitado também pelas ruas Santa Rita Durão, de Pernambuco e Cláudio Manoel, no atual bairro dos Funcionários (BARRETO, 1996, v. 2, p. 528).

¹⁹⁸ Olyntho Deodato dos Reis Meirelles, originário de Baependi, no sul de Minas e ligado à família Werneck, foi um dos primeiros médicos a se instalarem na nova capital. Foi vice-presidente do Conselho Deliberativo e, entre 1910 e 1914, foi prefeito de Belo Horizonte, nomeado pelo presidente do Estado, Júlio Bueno Brandão. Em 1911, foi um dos fundadores da Faculdade de Medicina, da qual seria professor da cadeira de Terapêutica. Então, como prefeito, teria participado da cessão, pelo governo mineiro, dos terrenos em que se construiu a sede da faculdade. Esses terrenos, originalmente destinados ao Parque, estavam então ocupados por um campo de cultivos experimentais da Diretoria de Agricultura e hoje constituem o campus da Saúde, da UFMG. Essa doação descaracterizou o plano da CCNC e mutilou irreversivelmente o Parque (LE VEN, 1977, p. 129; MINAS GERAES, 1912, p. 20-23; NAVA, 1985, p. 302).

A presença de proprietários de terras com perfil totalmente diverso dos demais colonos também ocorria nos outros dois núcleos suburbanos. Assim, 19 lotes do núcleo Carlos Prates foram vendidos em março de 1900 ao coronel Francisco Bressane, líder político do PRM e prefeito da cidade entre setembro de 1902 e outubro de 1905. No núcleo Américo Werneck, nove lotes foram atribuídos em 1899 "ao ocupante da Olaria" e 23 lotes da colônia Carlos Prates foram "conferidos ao finado Conde de Santa Marinha"¹⁹⁹ (MINAS GERAES, 1904c, p. 239).

A rigor, nenhum desses proprietários de lotes coloniais, talvez com exceção de Henrique Sarty, poderia ser incluído nas disposições do Regulamento dos Núcleos Coloniais. A presença deles no rol dos ocupantes de lotes coloniais nos mostra que a Repartição de Terras e Colonização não estaria totalmente imune a um uso político das concessões de terra. A posse de lotes coloniais por esses proprietários seria um prenúncio da futura transformação da zona colonial em uma coroa de bairros suburbanos, marcados pela especulação imobiliária.

As relações preparadas por João Baptista da Silva também nos permitem vislumbrar algo do êxodo de parte dos primeiros colonos da zona colonial. Nos quadros 7 e 8 do apêndice estão dados extraídos dessas listas publicadas em 1909 e do talão de *Títulos provisórios de lotes de terra dos núcleos coloniais Afonso Pena, Rodrigo Silva, Adalberto Ferraz e Bias Fortes*. Podemos verificar que, dos 32 colonos que receberam títulos provisórios de lotes da colônia Bias Fortes entre setembro e dezembro de 1899, apenas 14 permaneciam nos lotes coloniais em 1908. Assim, 56% dos primeiros colonos do núcleo Bias Fortes teriam abandonado a colônia em algum momento entre 1899 e 1908 (QUADRO 7, apêndice). Na colônia Adalberto Ferraz, apenas 35% dos 12 colonos que receberam títulos provisórios entre setembro e outubro de 1899 permaneciam no núcleo em 1908. Portanto, a estabilidade populacional dessa colônia, apontada por nós acima, ocultaria um movimento de entrada e saída de colonos que as estatísticas coloniais não captariam muito claramente (QUADRO 8, apêndice).

A partir das relações publicadas em 1909 e do talão de *Títulos provisórios* é possível também tentar fazer um paralelo entre o preço estabelecido em 1899 para os lotes concedidos então e o valor estimado das propriedades coloniais em 1908. Do núcleo Bias Fortes, consta no talão o valor de 30 dos lotes concedidos em 1899. Desses 30 lotes, 19 eram cotados em 1908 por valores consideravelmente superiores aos dos preços das compras ao

¹⁹⁹ Como vimos anteriormente, essa olaria pertencia a Hermillo Alves. Os 23 lotes entregues a Antônio Teixeira Rodrigues, Conde de Santa Marinha, provavelmente foram dados em pagamento por serviços prestados por esse empreiteiro e industrial nas obras de construção da cidade.

governo mineiro. Por outro lado, oito lotes tiveram o valor estimado, em 1908, abaixo do preço estabelecido em 1899 e três foram avaliados por quantias iguais ou próximas ao preço inicial, o que, em um contexto inflacionário como o do início do século XX, nos indicaria uma depreciação dessas propriedades. No talão constam preços estabelecidos para 13 dos lotes concedidos em 1899, na colônia Adalberto Ferraz. Em 1908, seis desses lotes tinham valor estimado maior do que o preço inicial, quatro eram cotados por valores inferiores ao preço de compra e três tinham valor próximo ou igual ao valor inicial.

Porém, não está claro como o valor das propriedades era calculado pelos administradores da zona colonial. Ainda assim, os valores apresentados em 1908 provavelmente refletiam a redução dos preços dos lotes da zona colonial promovida pelo governo mineiro em novembro de 1903. Por recomendação do inspetor de Indústria, Minas e Colonização, o metro quadrado das terras de cultura, até então cotado em 30 réis, passou a ser vendido por 10 réis, enquanto o metro quadrado dos terrenos de campo sofreu redução de 10 para 5 réis. Essa medida certamente procurou compensar o despovoamento dos núcleos da zona colonial, buscando novos colonos em condições de substituir os inadimplentes. A redução dos preços certamente atraiu novos interessados na posse de um lote colonial, explicando o fato de o número de lotes considerados ocupados pelo governo mineiro ter declinado menos do que a população da zona colonial no período de 1900 a 1904. Também é possível que a redução de preços possa ter sido adotada para permitir ao governo mineiro renegociar débitos dos colonos. Segundo Carlos Prates, no fim de 1903,

[...] foi ordenada a revisão das concessões de lotes, no intuito de serem declaradas sem efeito aquelas cujos concessionários não houvessem cumprido as obrigações regulamentares, principalmente a de cultura efetiva do lote, obrigações estas que constam dos títulos provisórios que lhes foram expedidos. Esta providência era de grande necessidade para evitar-se que sejam em pura perda devastadas as matas das vizinhanças da capital. Aos colonos trabalhadores, o governo tem ainda concedido gratuitamente outros auxílios, como sejam formicida e máquina para extinção de formigueiros, arados para lavrar suas terras; e, pelo preço de custo, adubo (escória fosfatada) para fertilizá-las (MINAS GERAES, 1904b, p. 195).

Dessa passagem, devemos destacar em primeiro lugar a distinção estabelecida por Carlos Prates entre os colonos trabalhadores, que cumpriam suas "obrigações regulamentares" e que, portanto, deveriam ser ajudados, ainda que timidamente pelo governo mineiro, e os omissos ou desinteressados, que deveriam ser tratados com severidade. Devemos também salientar que a referência a técnicas e instrumentos, como o uso do arado e de fertilizantes químicos, que pudessem assegurar uma maior produção, revelaria a permanência das

intenções de se associar a colonização dos arredores de Belo Horizonte à modernização agrícola que se fazia necessária. Por fim, a advertência sobre a devastação das matas em torno da cidade nos diz do outro lado do empreendimento de colonização: o estreitamento das perspectivas de sucesso dos colonos em um contexto de crise econômica.

Essa advertência também nos faz pensar nas relações entre a cidade e os núcleos suburbanos. Pois a cidade, se por um lado demandaria alimentos, cuja produção exigiria esforço dos colonos, por outro lado também criaria um mercado para produtos que poderiam ser, com certa facilidade, extraídos das matas vizinhas, como lenha e madeira. Estava assim exposta uma realidade que certamente desagradava ao encarregado do empreendimento colonial: muitos colonos, sem recursos ou sem interesse em plantar preferiam sobreviver da extração de lenha e madeira ou, podemos supor, vender sua mão-de-obra na cidade, como operários ou empregados domésticos ou em ocupações temporárias e instáveis. Assim, podemos ver que em 1904 o governo mineiro conseguia controlar o território em volta da nova cidade através da concessão dos lotes coloniais, mas a zona colonial, despovoada e pouco próspera, estaria ainda muito distante do empreendimento modernizador delineado entre 1896 e 1898.

Entretanto, o governo mineiro continuava a pensar a colonização como um projeto de modernização agrícola. Preocupado com as políticas de imigração e colonização, o engenheiro Arthur da Costa Guimarães, diretor geral de Agricultura, Viação e Indústria, superior hierárquico do inspetor Carlos Prates, propôs em junho de 1905, providências que visavam "estabelecer colônias que concorressem para o nosso desenvolvimento econômico"²⁰⁰ (MINAS GERAES, 1905b, p. 7). Essas colônias deveriam ser instaladas em terrenos às margens das estradas de ferro, divididos em lotes de pelo menos 50 hectares, a partir de um levantamento criterioso das condições topográficas, geológicas e hidrográficas dos terrenos. O governo mineiro deveria assegurar a construção de estradas coloniais para a articulação dos lotes à estação ferroviária. Finalmente, cada colônia deveria contar com um

[...] posto agrônômico destinado a facilitar aos colonos a aquisição de animais, de máquinas agrícolas, de sementes, mudas, adubos etc., bem como prestar-lhes as informações necessárias. Sobre tais bases, que me limito apenas a esboçar, poder-se-ia certamente construir um sistema de colonização capaz de chamar para o nosso estado a imigração espontânea (MINAS GERAES, 1905b, p. 7).

²⁰⁰ Arthur da Costa Guimarães formou-se em 1888 engenheiro de minas, com regalias de engenheiro civil na Escola de Minas, de Ouro Preto. Foi professor substituto da Escola de Minas, entre 1891 e 1893, e fez carreira na Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Foi um dos fundadores da Escola Livre de Engenharia, atual Escola de Engenharia da UFMG, da qual foi diretor (A ESCOLA de Minas, 1976, p. 85-86).

As recomendações de Arthur da Costa Guimarães aproximavam-se de algumas anteriormente feitas por Carlos Prates, especialmente as referentes ao tamanho dos lotes coloniais e à necessidade de uma estação ou posto agrônômico que pudesse apoiar o empreendimento colonial. O colono deixava, assim, de ser considerado o introdutor de novas técnicas e passava a ser visto como necessitado de suporte técnico para poder se estabelecer e prosperar.

A criação da colônia Vargem Grande, no Barreiro, em junho de 1907 buscou seguir algumas dessas orientações. Levou-se em consideração o traçado aprovado para o ramal de bitola larga da Estrada de Ferro Central do Brasil²⁰¹. O governo mineiro aproveitou parte das terras remanescentes da antiga fazenda do Barreiro e adquiriu a fazenda do Jatobá, vizinha, e o novo núcleo foi criado sobre 2.167 hectares, divididos em 67 lotes com área mínima de 25 hectares, com terras de cultura e terras de campo. Para o assentamento das primeiras 23 famílias de colonos e de quatro colonos solteiros, Carlos Prates, então diretor de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização, providenciou a construção de uma casa de alvenaria de tijolos e cobertura de telhas cerâmicas, com quatro quartos e uma cozinha em cada lote. Cada família assentada recebeu o seu terreno com uma área de três hectares já cercada, arada e plantada com batatas inglesas, milho e arroz e cercada, de modo que os colonos, todos imigrantes europeus introduzidos no país pelo governo federal, pudessem se estabelecer em bases mais seguras do que as comuns até então (MINAS GERAES, 1908a, p. 95-96).

O empenho do governo mineiro no empreendimento da Vargem Grande é enfatizado por Carlos Prates no relatório enviado, em 1909, ao secretário das Finanças, no qual estão descritos os serviços feitos para o assentamento de 331 colonos em 63 famílias, sendo 22 portuguesas, 18 holandesas, 13 alemãs, três italianas, duas belgas e apenas cinco brasileiras:

durante o ano de 1908, período ativo da fundação desta colônia, foram roçados, destocados, arados e plantados 108 hectares de terrenos na parte denominada Jatobá e 36 na do Barreiro; feitas as necessárias drenagens nos brejos; abertos regos de água para irrigação em todos os lotes; estradas gerais e vicinais, cercados com fio de arame farpado 62 lotes e dividido o grande prédio da fazenda do Barreiro, onde ficaram, em compartimentos separados e independentes, a sede da administração da colônia e a escola

²⁰¹ Esse ramal, pelo vale do Paraopeba, permitiu ligar Belo Horizonte ao Rio de Janeiro sem a necessidade de se fazer baldeação em Conselheiro Lafaiete entre as linhas de bitola larga e de bitola estreita da Central do Brasil, sendo de fundamental importância para o comércio regional pela redução dos custos de transporte. A construção desse ramal foi feita entre 1912 e 1919 (BARRETO, 1950, p. 184; PENNA, O., 1997, p. 170).

pública. Com todos os serviços e obras feitas, despendeu-se a importância de 166:776\$369 [quase 167 contos de réis] (MINAS GERAES, 1909a, p. 227-228).

Portanto, com a criação da colônia Vargem Grande, o governo mineiro buscou reativar o projeto de colonização e de imigração dos arredores de Belo Horizonte em novas bases, que, por um lado retomavam o projeto de incentivo à introdução de imigrantes europeus e, por outro, concentravam os investimentos públicos não mais na subvenção da imigração, mas no assentamento dos imigrantes em terras agrícolas, ou seja, na colonização. Nesse contexto, não seria surpreendente que o governo mineiro buscasse desengajar-se da zona colonial de Belo Horizonte e deixar de tutelar os núcleos suburbanos.

Assim, entre agosto e outubro de 1911 o governo mineiro emancipou quatro dos núcleos coloniais que compunham a zona colonial de Belo Horizonte: a colônia Américo Werneck, em 12 de agosto, o núcleo Bias Fortes, em 19 do mesmo mês, a colônia Adalberto Ferraz, em 9 de setembro e, finalmente, a 21 de outubro, o núcleo colonial Carlos Prates. A seguir, através da Lei municipal n. 55, de 5 de fevereiro de 1912, a prefeitura de Belo Horizonte incorporou essas antigas colônias à zona suburbana da capital, juntamente com o povoado do Calafate, vizinho à parte sul da ex-colônia Carlos Prates.

Algumas questões se colocam agora: como se deu a emancipação desses núcleos coloniais? Por que as chamadas ex-colônias não foram consideradas como parte da zona rural do município? O que significou a imediata incorporação dos antigos núcleos coloniais à zona suburbana?

Inicialmente devemos voltar ao Regulamento dos Núcleos Coloniais. Nele, estava previsto que, transcorridos dez anos após sua criação, os núcleos coloniais do estado deveriam ser emancipados ou extintos. As formas de emancipação ou extinção eram as seguintes:

Artigo 89. Os núcleos coloniais serão emancipados em qualquer dos seguintes casos:

1º Se estiverem ocupados todos os lotes e os colonos de posse dos títulos definitivos;

2º Se decorridos três a cinco anos da instalação do núcleo, estiverem ocupados todos os lotes e, pelo menos, a metade dos ocupantes de posse dos títulos definitivos;

3º Se estiver ocupada pelo menos a metade dos lotes, embora não se verifiquem as demais condições dos números antecedentes, desde que tenham decorrido 10 anos da data da instalação do núcleo.

§1º Verificada qualquer das condições do presente artigo, o núcleo será declarado emancipado por um decreto do governo, deixando de estar sob a administração de um diretor. Daí em diante ficará a cargo do coletor estadual a cobrança do que ainda estiverem a dever os colonos.

§2º Se, decorridos 10 anos de sua fundação, o núcleo não estiver ainda no caso de ser emancipado, se o considerará extinto, cessando a jurisdição dos funcionários do Estado, e ficando garantidos os direitos dos colonos estabelecidos.

§ 3º No caso de emancipação, ou extinção de um núcleo, as terras que nele ainda não estiverem sido alienadas, o serão pela forma estabelecida nas leis ns. 27, de junho de 1882, e 173, de 4 de setembro de 1896, para alienação de terras públicas, ficando sempre garantido o direito de preferência a favor dos ocupantes dos lotes (MINAS GERAES, 1900a, p. 82).

Estava clara, assim, nas condições propostas para emancipação e extinção, a vinculação da tutela do governo mineiro sobre os estabelecimentos coloniais à posse, transitória ou definitiva, da terra. Transparece a intenção do poder público de se retirar de cena e abrir mão da tutela sobre os núcleos coloniais forçosamente ao fim de dez anos. A emancipação ou extinção, ao fim do mesmo prazo estabelecido para a quitação dos lotes adquiridos pelos colonos, provavelmente estava prevista como forma de liberar recursos financeiros e pessoal administrativo para permitir a fundação de novos núcleos e, assim, reproduzir a experiência de colonização em outras regiões do estado.

É importante salientar que a posse definitiva dos lotes coloniais era o único meio previsto no Regulamento dos Núcleos Coloniais para se avaliar o estado de um núcleo ao fim de dez anos de existência e para decidir sobre seu futuro. Aqui, é admirável o contraste entre esse critério único de avaliação com os critérios utilizados entre 1899 e 1915 nos relatórios da Repartição de Terras e Colonização e dos órgãos que a sucederam para verificar o desenvolvimento de cada núcleo do estado: população, produção agrícola e pastoril, valor e estado das casas dos colonos, existência de moinhos e fábricas, veículos possuídos pelos colonos, escolas existentes nos núcleos, alunos matriculados e frequência às aulas. E assim, apesar de a administração pública ser obrigada, pelo próprio Regulamento dos Núcleos Coloniais, a fiscalizar a vida das colônias e a registrar anualmente o seu estado material, apenas a amortização dos lotes, ao fim de dez anos, era tomada como base para o governo mineiro decidir sobre a forma como cessaria a tutela oficial sobre os núcleos coloniais.

Essa ênfase na posse definitiva dos lotes e na plena quitação dos débitos dos colonos poderia ser explicada pela cultura política da época e pela forma como o papel do poder público era concebido pelos políticos e pelos administradores públicos.

Nas palavras de Américo Werneck, secretário da Agricultura, em seu relatório apresentado ao presidente do Estado em junho de 1899, quatro meses após a aprovação do Regulamento dos Núcleos Coloniais, o poder público aparecia como um supervisor da

economia e da sociedade. Ao falar da crise econômica que atingira o país no fim do governo de Prudente de Moraes, Werneck criticava os que propunham mudanças na Constituição federal e, por extensão, na organização institucional da República:

decerto se pode melhorar muito a situação sem recorrer àquela medida extrema (revisão da Constituição da República); não há dúvida que muitas reformas úteis são compatíveis com o regime estatuído e atenuariam mesmo alguns de seus defeitos, é mesmo incontestável que a intensidade da crise proveio em grande parte dos erros administrativos e acontecimentos políticos que não podem ser levados à conta do Estatuto Federal; são fatos evidentes que os governos agora, depois de uma experiência dolorosa, procuram reparar nos limites das suas atribuições e dos escassos recursos à sua disposição (MINAS GERAES, 1899a, p. 4).

Aqui, estavam claras para Werneck as limitações do poder público e a repercussão de seus atos na economia e na sociedade. A partir desse reconhecimento, Werneck propunha a seguir uma linha de ação, tanto para o governo da União quanto para o governo mineiro:

antes de tudo urge cuidar da liquidação do passado, deixar que empresas fortes se levanten das ruínas das companhias irremediavelmente perdidas, não perturbar a ação dos tribunais, não pretender fantasiar valores onde eles não existem, reduzir as despesas, aumentar a produção, garantir o exercício de todas as liberdades, interromper o curso das agitações criminosas, manter o prestígio do poder público, combater a vadiagem, restabelecer o crédito, ativar pela confiança do capital imobilizado pelo medo, alargar a esfera das transações comerciais, abrir novos horizontes ao trabalho agrícola, multiplicar as colônias, desenvolver o ensino prático, melhorar o regime protecionista e fomentar as indústrias que tenham base na matéria-prima nacional (MINAS GERAES, 1899a, p. 4).

A esse poder público, responsável pela ordem e antes de tudo incentivador das atividades econômicas, certamente não caberia, na concepção de Werneck e, provavelmente, nas de muitos de seus contemporâneos, o envolvimento direto nas atividades produtivas nem a tutela prolongada dos estabelecimentos coloniais. Cumpriria, sim, ao governo criar as condições para que a produção se firmasse. Isso, como podemos ver nas palavras acima, implicava a defesa da propriedade privada e dos mercados internos, a preservação do estoque de mão-de-obra e, através da manutenção da ordem e da estabilidade política, a restauração do crédito.

Também devemos observar que as condições propostas no Regulamento dos Núcleos Coloniais para a emancipação ou extinção das colônias reforçavam a propriedade da terra como o elemento básico da geração da riqueza, em detrimento do uso efetivo da terra e do trabalho do colono, pois um detentor de lote colonial que, através do trabalho assalariado,

pudesse obter o suficiente para estar em dia com a amortização do terreno, mesmo sem conseguir produzir neste mais que o necessário para seu próprio consumo, estaria ainda assim atendendo às exigências do regulamento e contribuindo para que o núcleo ao qual pertencesse seu lote fosse considerado pelo governo mineiro como em condição de ser emancipado. Como veremos a seguir, a partir do relatório do então engenheiro fiscal dos núcleos coloniais do Estado, Álvaro Astolfo da Silveira, apresentado ao inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, em fevereiro de 1901, não seria incomum que colonos, entregues à própria sorte, se vissem limitados à produção de subsistência.

Liberados os núcleos coloniais suburbanos da tutela da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o governo mineiro promoveu a incorporação destes à zona suburbana de Belo Horizonte certamente como modo de assegurar o controle oficial sobre o território da antiga zona colonial. Ao serem emancipadas, as antigas colônias foram, em termos práticos, equiparadas à zona rural do município, estando, portanto, sujeitas às normas extremamente liberais que estabeleciam as condições de uso e de ocupação dos espaços rurais. Reconhecendo que a antiga zona colonial estava próxima por demais aos bairros urbanos e suburbanos da cidade, o governo mineiro teria preferido submeter as ex-colônias às regras mais estritas da zona suburbana, que ofereciam à prefeitura melhores condições para administrar a ocupação e o uso dos espaços dessa extensa parcela do território municipal. Podemos considerar, também, que incorporação dos antigos núcleos coloniais à zona suburbana teria sido uma forma de o governo mineiro recompor a concepção espacial proposta pelo plano da CCNC, já vislumbrando a possibilidade dos espaços rurais da antiga zona colonial serem, com o tempo, transformados em espaços suburbanos ou mesmo urbanos. Assim a imediata incorporação da antiga zona colonial à zona suburbana teria, ao mesmo tempo, permitido ao governo mineiro recompor o controle do território e estabelecido, de antemão, condições para a eventual transformação dos espaços rurais das antigas colônias em espaços da cidade.

Colocam-se agora questões importantes. Quais eram as condições efetivas de cultivo e produção nos núcleos coloniais? Essas condições permitiram a consolidação dos núcleos como estabelecimentos agrícolas? Essas questões nos possibilitam avaliar se a zona colonial teria sido bem sucedida como estabelecimento agrícola e como empreendimento de modernização agrária.

Mesmo se considerarmos que o valor dos lotes coloniais era alto, como vimos acima, no caso específico da zona colonial da Cidade de Minas – na qual o preço dos lotes nos núcleos coloniais suburbanos poderia tão caro quanto lotes suburbanos de mesma extensão –,

as condições de pagamento a prazo facilitavam o acesso à terra de colonos pobres. Segundo Álvaro Astolfo da Silveira, o colono era

geralmente um homem paupérrimo, tanto que no regulamento das colônias há disposições mandando-lhe fornecer pequenas quantias e ferramentas, o necessário para a sua primeira instalação (MINAS GERAES, 1901c, p. 212).

O engenheiro fiscal dos núcleos coloniais prosseguia salientando que, mesmo sendo um homem disposto a trabalhar duro e se esforçar, o colono contava apenas “com a sua pessoa e com a produtividade da terra para começar a sua vida de lavrador” (MINAS GERAES, 1901c, p. 212). Considerando isso, o governo mineiro deveria, segundo Álvaro Astolfo da Silveira, assegurar que as colônias fossem estabelecidas sobre terras férteis, pois se o colono

encontra fertilidade na terra, encoraja-se e aumenta as suas plantações; se ao contrario a colheita não corresponde ao seu trabalho esmorece-se, desanima-se e, então, ou abandona o lote ou continua a habitá-lo tornando-se não mais um pequeno lavrador, mas apenas um simples *camarada* ou operário que se emprega em trabalhos de outrem (MINAS GERAES, 1901c, p. 212, grifo do autor).

Podemos supor que Silveira, escrevendo em São João d’El-Rei e com os olhos postos sobre o núcleo colonial existente nas vizinhanças dessa cidade, tenha encontrado ali essa situação, que conspirava contra um dos objetivos da política de colonização do governo mineiro: assegurar a posse da terra a pequenos agricultores, especialmente estrangeiros²⁰². Podemos considerar também que essa proletarização do colono, transformado de pequeno proprietário rural em trabalhador agrícola assalariado em propriedades da região ou em operário nas cidades vizinhas à colônia ou na estrada de ferro que corria junto ao núcleo colonial, tenha acontecido em todos os núcleos do estado. A zona colonial da nova capital por certo não escaparia a essa condição.

Para termos uma idéia da produção dos núcleos que compunham a zona colonial de Belo Horizonte tomaremos os dados apresentados no relatório do diretor de Agricultura, Carlos Prates, ao secretário da Agricultura, José Gonçalves de Sousa, em maio de 1911, quando, podemos supor, a emancipação desses núcleos já estava em curso (MINAS GERAES, 1911a, p. 78-79).

²⁰² O núcleo colonial de São João d’El-Rei, emancipado em julho de 1900, era constituído de duas áreas distintas, uma das quais era a Várzea do Marçal, uma das cinco localidades estudadas em 1893 por Aarão Reis, como possível localização da nova capital de Minas Gerais (MINAS GERAES, 1901a, p. 41).

De acordo com esse relatório, o núcleo colonial Carlos Prates já poderia ser emancipado, pois 72% dos detentores de lotes coloniais (95 em 131) tinham os títulos definitivos de seus terrenos no fim de 1910 e apenas um lote estava desocupado. A população era formada por 352 colonos, sendo 229 italianos, 65 brasileiros, 31 portugueses, 14 alemães, três espanhóis (aparentemente, uma família) e quatro franceses (talvez dois casais). Nesse núcleo moravam 188 homens e 158 mulheres. Dos colonos, 192 eram maiores de 12 anos e, portanto, considerados pelo governo mineiro como aptos ao trabalho. Aproximadamente 68% dos colonos sabiam ler e escrever. Entretanto, os dados não esclarecem se esses alfabetizados sabiam ler bem ou mal, nem em qual língua estariam aptos a escrever. Talvez apenas tivessem a capacidade de assinar seu nome ou de fazer operações matemáticas em folhas de papel. Para reforçar a cautela quanto a esses dados sobre alfabetização, devemos considerar que o núcleo colonial Carlos Prates, apesar de ser extenso e de estar dividido em duas partes bem distintas, uma ao longo da estrada de Contagem, na margem esquerda do Arrudas e a outra em volta do Prado Mineiro, na margem direita do ribeirão, tinha apenas uma escola primária mista, em que estavam matriculados 114 alunos, dos quais apenas 67 eram freqüentes²⁰³ (MINAS GERAES, 1911a, p. 78-79).

O que produziram esses colonos em 1910? De acordo com esse mesmo relatório, elaborado pelo diretor de Agricultura, os colonos do núcleo Carlos Prates cultivaram

[...] especialmente batatas inglesa e doce, cará, abacaxis, alho, cebola, verduras e forragens. [...] Foi a seguinte a colheita feita em 1910: 16.000 quilos de cebolas, 3.000 quilos de batatas doces, 1.900 quilos de batatas inglesas, 1.430 dúzias de repolhos, 140 ditas de abacaxis, 16.100 cabeças de alho, grande quantidade de verduras e forragens (MINAS GERAES, 1911a, p. 78).

A essa produção agrícola, que em boa parte certamente estava destinada ao mercado de Belo Horizonte, juntava-se a produção de seis olarias pertencentes aos colonos, que, em 1910, fabricaram 1.100 milheiros de tijolos e 170 milheiros de telhas. Somadas a produção dessas olarias e a produção agrícola alcançaram um valor total de 8: 163\$000 (pouco mais de oito contos de réis) (MINAS GERAES, 1911a, p. 78).

Silveira levantava, ainda, o problema da exploração predatória das matas nas colônias, que também afetava a zona colonial de Belo Horizonte:

²⁰³ Não conseguimos determinar a exata localização dessa escola. Supomos que ela poderia estar na margem esquerda do Arrudas, pois no povoado do Calafate, adjacente à parte sul da colônia Carlos Prates havia um escola primária, que talvez recebesse crianças dessa parte do núcleo colonial.

havia colonos que requeriam lotes apenas para derrubar o mato e efetuar a venda da lenha na cidade ou então utiliza-la como combustível em fornos de lenha e tijolos. Foi o que se deu em São João d'El-Rei, por exemplo. Tenho ouvido dezenas de vezes colonos queixarem-se pelo fato de não haver mais capoeiras no seu lote (MINAS GERAES, 1901c, p. 210).

Certamente, a derrubada de capoeiras para extração de lenha foi também, como vimos anteriormente, atividade significativa nos núcleos suburbanos, já que esse era o combustível básico nos fogões domésticos e em fornos e caldeiras industriais na época. No relatório enviado pelo então inspetor de Indústria, Minas e Colonização, Carlos Prates, ao engenheiro Arthur da Costa Guimarães, diretor geral de Agricultura, Viação e Indústria, podemos verificar que no ano de 1903 os núcleos coloniais suburbanos forneceram um total de 920 carros de lenha, no valor de 10\$000 (dez mil réis) cada carro, o que perfaz um valor total de 9:200\$000 (nove contos de réis), equivalente a 10,6% da produção total desses núcleos coloniais, que atingiu 86:667\$500 (quase oitenta e sete contos) nesse ano (MINAS GERAES, 1904c, quadro n.9). Importa salientar que 19,5% desses carros de lenha foram fornecidos pelo núcleo Carlos Prates, 27% vieram de capoeiras do núcleo Bias Fortes e 53,5% foram fornecidos pela colônia Afonso Pena²⁰⁴. Os núcleos Adalberto Ferraz e Américo Werneck não forneceram lenha à cidade em 1903, indicando que suas reservas já estariam reduzidas a ponto de ter cessado ali a produção comercial de lenha.

Como comparação, em 1908, de acordo com o relatório do engenheiro Carlos Prates, então diretor de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização, enviado em 1909 ao secretário das Finanças, Juscelino Barbosa, os núcleos coloniais Carlos Prates e Afonso Pena forneceram, respectivamente, 1:900\$000 e 3:600\$000 de lenha, totalizando 5:500\$000 (cinco contos e quinhentos mil réis). Essa produção foi equivalente pouco mais de 6% da produção desses dois núcleos em 1908, que alcançou 87:666\$000 (aproximadamente 88 contos de réis), e a pouco mais de 3% da produção total dos núcleos suburbanos no mesmo ano, que atingiu 160:813\$000 (quase 161 contos) (MINAS GERAES, 1909a, p. 165-166). Aparentemente, a produção de lenha desses dois núcleos coloniais decresceu em comparação aos níveis de 1903, o que pode ser indício do esgotamento das matas e capoeiras. O mesmo relatório não apresentava a produção de lenha nos outros três núcleos coloniais da zona colonial de Belo Horizonte, o que pode também indicar que a extração no núcleo Bias Fortes tenha sido interrompida após 1903 (MINAS GERAES, 1909a, p. 186, 201, 208).

²⁰⁴ Não conseguimos apurar qual seria o volume médio desses carros de lenha.

O fato de os relatórios deixarem de apresentar dados sobre a comercialização de lenha não indicaria necessariamente que a extração desse combustível tivesse cessado nos núcleos coloniais. Uma carta enviada ao *Diário de Notícias*, em 31 de julho de 1907, pelo tenente Francelino Amaro de Jesus, delegado da 2^a circunscrição de polícia da Capital nos daria medida dos percalços e conflitos que envolvia a extração de lenha nos arredores da cidade.

De acordo com o tenente Francelino, o subdelegado de polícia do Calafate havia enviado, no dia anterior, algumas praças para "prender homens e mulheres do Barro Preto" que estavam tirando lenha e madeira de matas no Pinto, de propriedade de César Braccer. Ao escrever sua carta ao jornal, interessava ao tenente Francelino apenas retificar uma notícia anterior, que afirmava não ter sido Braccer bem atendido na 2^a circunscrição "e que por isso aquele se entendeu pessoalmente com o subdelegado de polícia do Calafate". Segundo o tenente Francelino, o subdelegado apenas teria sido acionado por já estar em vigor uma divisão de competências proposta por ele mesmo, tenente Francelino, delegado da 2^a circunscrição (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1907a, p. 1).

Dois aspectos devem ser destacados por nós. Em primeiro lugar, a notícia torna evidente a prática dos moradores do Barro Preto, talvez das cafuas e barracos que formavam a favela da Barroca, de buscarem lenha em terrenos privados no vale do córrego do Pinto, certamente de modo clandestino. É possível que essa lenha fosse retirada apenas para uso doméstico, apesar de o tenente dizer que ocorria retirada de "lenha e madeira", talvez para, com isso, caracterizar a ação dos invasores como furto de madeira e justificar o fato de terem sido presas e recolhidas à cadeia as pessoas encontradas nas matas de César Braccer.

O segundo aspecto a salientar é que Braccer era o dono da Companhia Minas Fabril, fábrica de tecidos de malha instalada após 1902 em lotes do núcleo colonial Carlos Prates, no quarteirão formado atualmente pelas ruas Erê, Diabase e Platina e pela Avenida Francisco Sá. Fabricando 10.000 dúzias de pares de meia durante o ano de 1908, a fábrica de Braccer talvez contasse com a lenha para a força motriz necessária aos teares e a outras máquinas ou para a produção de calor. Segundo o relatório enviado por Carlos Prates, diretor de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização, ao secretário das Finanças em 1909, a produção da fábrica correspondeu a 36:000\$000 (36 contos de réis) em 1908, enquanto a produção agrícola e a produção de tijolos e telhas de todo o núcleo colonial Carlos Prates somou 39:386\$000 (pouco mais de 39 contos) no mesmo ano (MINAS GERAES, 1909a, p. 163,165).

Não dispomos de informações mais precisas sobre esta fábrica, mas podemos considerar que sua mão-de-obra fosse essencialmente feminina. Segundo Eliana de Freitas Dutra, em 1920, havia cinco fábricas de tecidos em Belo Horizonte²⁰⁵, empregando o maior número de operários da cidade,

[...] uma mão-de-obra basicamente feminina: 590 mulheres e 216 homens. Os outros ramos que também empregam trabalhadores do sexo feminino nem de longe se comparam com o têxtil, ainda que no total dos ramos o número de mulheres seja inferior ao número de homens empregados. O setor têxtil é bem característico da estrutura industrial de Primeira República e, se não é o mais antigo, é um dos primeiros da indústria (DUTRA, 1988, p. 61).

Assim, podemos supor que essa fábrica de tecidos de malha tenha sido instalada no núcleo colonial Carlos Prates como forma de aproveitar a mão-de-obra feminina existente não somente na parte do núcleo situada ao sul do Arrudas, mais tarde o bairro do Prado, mas também no vizinho Barro Preto, onde a prefeitura vinha, como já vimos, concedendo lotes a operários desde 1900, e no povoado do Calafate, igualmente próximo à fábrica.

A extração de lenha e a presença da fábrica de tecidos de malha, de olarias e, também, de um curtume no núcleo Carlos Prates não era uma exceção na zona colonial. Essas mesmas atividades extrativas e industriais também ocorriam nos outros núcleos suburbanos e nos mostram que ao longo da primeira década do século XX a zona colonial foi espaço para usos que não se restringiam ao cultivo da terra. Muitas dessas atividades demandavam condições e recursos, como a presença de matas e de jazidas de argila, que seriam obtidas com facilidade no campo, não no espaço da cidade. Portanto, atividades como a extração de lenha, a fabricação de telhas e tijolos e o curtimento de couros seriam compatíveis com o espaço rural dos núcleos e, certamente, estavam voltadas para o mercado consumidor da cidade. Já a instalação da fábrica de malhas nos indica que o governo mineiro, não estaria preocupado em estabelecer distinções rigorosas entre espaços rurais, suburbanos e urbanos no que se refere à industrialização da sua nova capital. No limite, a fábrica de César Braccer, nos revelaria a articulação entre os dois empreendimentos de modernização promovidos pelo governo mineiro em torno do projeto de mudança da capital, o de modernização em moldes urbanos e industriais e o de modernização em moldes agrários.

Porém, mesmo com a presença de indústrias, os núcleos da zona colonial constituíam, quando foram emancipados na segunda década do século XX, estabelecimentos

²⁰⁵ Uma delas certamente era fábrica de Braccer, que somente fechou suas portas no início dos anos 1970, quando já pertencia ao empresário Antônio Luciano Pereira (FEDERAÇÃO das Indústrias, 1998, p. 30-31).

agrícolas e eram relativamente prósperos, integrados ao mercado da cidade. Sob esse ponto de vista, a criação da zona colonial correspondeu às intenções do governo mineiro. No mesmo sentido, podemos dizer que a criação da zona colonial se mostrou eficiente meio de controle do território da capital: ocupações irregulares e clandestinas ocorreram nas primeiras décadas do século XX em áreas deixadas para implantação futura de bairros urbanos e suburbanos, em especial junto ao Barro Preto, enquanto não há evidências de que o mesmo tivesse acontecido nos núcleos coloniais antes da emancipação em 1911.

Contudo, como empreendimento de modernização agrária, a zona colonial fracassou. Certamente por falta de um apoio mais consistente do governo mineiro, a zona colonial não se converteu em centro de produção e de difusão de inovações técnicas e de estímulo à diversificação da produção agrícola na região. De fato, os núcleos coloniais suburbanos não se constituíram em centros de pequena lavoura que servissem de exemplo para outras experiências similares no estado. Por fim, na zona colonial não se fixou um grupo numeroso de agricultores estrangeiros, como esperavam os administradores públicos mineiros.

Ainda assim, a incorporação dos antigos núcleos coloniais à zona suburbana, em 1912 e 1914, não converteu de pronto esses espaços rurais em espaços urbanos. De fato, a emancipação e a incorporação à cidade foram os pontos de partida para vários processos que foram transformando os espaços rurais das antigas colônias em bairros suburbanos.

No período entre 1920 e 1930, as ex-colônias Carlos Prates e Américo Werneck foram convertidas nos bairros suburbanos que cresceram em ritmo mais acelerado na cidade. A transformação das outras ex-colônias se deu a partir do mesmo período, mas de modo diverso e muito mais lento. A ex-colônia Bias Fortes teve um processo de ocupação muito próximo das chamadas *vilas*, parcelamentos precários que nesse mesmo período se estenderam sobre a antiga zona rural, além do perímetro demarcado pela CCNC²⁰⁶. Por sua posição e articulação com o bairro dos Funcionários, a ex-colônia Adalberto Ferraz foi, aos poucos, transformada em bairro de classe média, o Anchieta, entre os anos 1950 e 1970. Por fim, a ex-colônia Afonso Pena foi parcialmente ocupada por assentamentos clandestinos e favelas nos trechos mais articulados com o vizinho bairro do Santo Antônio, onde alguns lotes coloniais foram ocupados pela classe média nos anos 1950 e 1960. Outra parte dessa ex-colônia ficou como reserva de terrenos para expansão urbana e, mais tarde, a partir dos anos 1970, deu origem a bairros de classe média e de classe alta, quando a abertura da Avenida

²⁰⁶ São hoje os bairros Cachoeirinha, Renascença, Santo André e Concórdia.

Prudente de Moraes permitiu uma melhor articulação dessas áreas à região central da cidade. Uma terceira parte, ainda, foi ocupada pelos assentamentos clandestinos dos moradores expulsos das favelas remanescentes na área urbana, localizadas nos atuais Barro Preto e Santo Agostinho. Esses assentamentos, ocupando partes altas da ex-colônia, foram uma espécie de imagem invertida da ocupação rápida dos terrenos do Ministério da Agricultura e do antigo campo de demonstração do núcleo colonial Afonso Pena por um bairro concebido e planejado para as camadas mais altas da sociedade belo-horizontina: a Cidade Jardim.

A conversão do espaço rural dos núcleos no espaço dos bairros suburbanos que formaram a primeira periferia de Belo Horizonte - com seus processos contraditórios, nos quais podem ser discernidos os embates entre a administração pública e os interesses privados - é o tema do próximo capítulo.

Capítulo 6

UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO

Em resumo, verificamos que, a partir da inauguração da nova capital, em 12 de dezembro de 1897, o processo de ocupação e, conseqüentemente, de formação dos espaços da Cidade de Minas se deu de vários modos, alguns em consonância com o plano proposto em 1895 pela CCNC, outros segundo iniciativas que representaram a transformação e, por vezes, a ruptura desse plano original.

Ajustes foram feitos em 1896 e 1897, por iniciativa do novo engenheiro-chefe da CCNC, Francisco Bicalho, principalmente como forma de viabilizar a instalação do governo mineiro na nova capital dentro do prazo constitucional de quatro anos, portanto, antes de 17 de dezembro de 1897. Algumas dessas modificações apenas tornaram evidente a flexibilidade que o plano proposto pela CCNC, à primeira vista rígido e totalizador, comportava. Outras alteraram de forma aparentemente pouco perceptível, mas em caráter irreversível, o plano aprovado pelo governo mineiro em abril de 1895.

Assim, ao instalar a distribuidora de eletricidade junto à antiga Matriz da Boa Viagem, em um espaço inicialmente destinado a uma praça, ao construir o novo edifício da Imprensa Oficial na Avenida do Paraopeba, próxima à Praça da República, e ao instalar um reservatório de água nos fundos do Palácio Presidencial, Francisco Bicalho teria apenas ajustado o plano da CCNC às circunstâncias da obra. Nada nos indica que Aarão Reis, se estivesse na condução das obras, faceando as mesmas questões enfrentadas por Francisco Bicalho, teria deixado de modificar o plano aprovado em 1895²⁰⁷.

²⁰⁷ De acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, a central de eletricidade seria erguida próxima à Praça da Estação, entre a Rua da Bahia e o ribeirão. Os únicos reservatórios previstos estariam no alto da II seção suburbana, hoje no Santo Antônio, e no alto da Praça do Cruzeiro, acima da nova Matriz (MINAS GERAES, 1895d). O edifício projetado para a Imprensa Oficial, hoje demolido, foi construído na Rua da Bahia, atrás das secretarias das Finanças e do Interior, mas ocupado, sucessivamente, pela chefia da Polícia, pelo Ginásio Mineiro, pelo Arquivo Público Mineiro e por outras repartições. Na Avenida do Paraopeba, atual Avenida Augusto de Lima, a CCNC construiu novo edifício para abrigar escritórios e oficinas da Imprensa Oficial, que ali permanecem ainda hoje. A Praça da República, como mencionamos anteriormente, é a atual Praça Afonso Arinos.

Por outro lado, a localização na Praça da Liberdade das três secretarias e do prédio a princípio destinado à Imprensa Oficial criou um centro administrativo, em contradição com a diretriz básica de se disseminar os edifícios principais pelo espaço da cidade, de forma a polarizar a ocupação das diversas seções urbanas e suburbanas. Também, a localização do quartel da Brigada Policial na então Praça Belo Horizonte estendeu os limites orientais da faixa a ser implantada pela CCNC, implicando novas redes de água, esgoto e iluminação pública e abrindo nova frente de ocupação de espaços urbanos e suburbanos. Portanto, seria razoável reconhecer nessas medidas tomadas por Francisco Bicalho as primeiras rupturas da concepção proposta pelo plano da Cidade de Minas. Outras rupturas, ou deflexões, vieram na gestão do espaço pelo Estado e pela prefeitura, sendo que as mais flagrantes e de maior impacto na configuração dos espaços da cidade foram o abandono das obras do Congresso Mineiro, as sucessivas reduções da área do Parque e a alteração do traçado da XIV seção urbana, ou seja, da parte do bairro da Floresta que se encontra dentro do perímetro da Avenida do Contorno (MINAS GERAES, 1895d; BELLO HORIZONTE, 1929a).

Ainda assim, podemos considerar que a ocupação da *faixa implantada pela CCNC* se deu, tanto na área urbana quanto na zona suburbana, segundo as linhas mestras do plano de Aarão Reis e foi balizada pela ação do governo mineiro e da prefeitura da Cidade de Minas. Mesmo a reforma do traçado da VII seção suburbana, feita pela prefeitura na primeira década do século XX, com a divisão dos quarteirões dessa seção em lotes do tamanho dos da área urbana, não seria de todo incompatível com os termos previstos no plano da CCNC para a zona suburbana da Cidade de Minas. Já a implantação da zona colonial, promovida pela Repartição de Terras e Colonização trouxe modificações maiores e rompeu boa parte do arranjo espacial proposto no plano da CCNC (FIG. 3).

Como vimos, Aarão Reis não propôs expressamente a instalação de colônias agrícolas na zona de sítios, como alguns autores argumentam. O projeto de colonização efetivamente proposto por Aarão Reis teve como cenário a fazenda do Barreiro, a 15km da área destinada pela CCNC à nova cidade. A implantação dos cinco núcleos coloniais suburbanos em 1898 e 1899 se fez não apenas sobre parte da zona de sítios, mas também sobre terrenos reservados no plano da Cidade de Minas à zona suburbana. Assim, toda a extensão das seções suburbanas III, IV, V e parte significativa das outras cinco seções suburbanas previstas no plano aprovado em 1895 foram convertidas em espaço rural, com configuração espacial totalmente diversa da proposta por Aarão Reis. O governo mineiro procurou, através da zona colonial, conduzir a ocupação de grande parte dos subúrbios da nova cidade. A criação da zona colonial foi modo de controlar o território da nova capital, de

povoar os subúrbios com uma população ao agrado do governo mineiro e de associar ao projeto modernizador da Cidade de Minas uma iniciativa de modernização agrária compatível com o mau estado das finanças públicas. Todos esses objetivos foram articulados ao empreendimento de mudança de capital e de construção de uma grande cidade e o fracasso da zona colonial em se consolidar como empreendimento modernizador talvez tenha sido mais devido à crise econômica que marcou os anos de implantação e consolidação do empreendimento de colonização do que a alguma incompatibilidade entre o projeto urbanizador da cidade e o projeto agrário das colônias suburbanas.

Porém, a forma como os núcleos suburbanos foram inseridos no espaço destinado à nova cidade levou a configurações espaciais totalmente diversas das propostas no plano da CCNC e, desse modo, rompeu a concepção urbanística prevista para boa parte da zona suburbana. A emancipação dos núcleos coloniais em 1911 e 1914 e a imediata incorporação dessas ex-colônias à zona suburbana não permitiram a recomposição do plano da CCNC. A conversão dos espaços rurais da zona colonial em espaços suburbanos se deu de acordo com uma lógica diversa da concepção proposta para a zona suburbana pelo plano de Aarão Reis. A transformação das ex-colônias deve ser estudada no quadro de um processo de crescimento urbano promovido por particulares, muitas vezes à revelia do Estado. Esse crescimento urbano afetou todos os subúrbios da nova cidade, não apenas as ex-colônias, e, de fato, a expansão urbana avançou sobre a zona rural do município, para além da demarcação feita pela CCNC para a Cidade de Minas, deixando de lado algumas áreas da zona colonial, em especial, partes dos antigos núcleos Bias Fortes, Adalberto Ferraz e Afonso Pena.

O traço distintivo do crescimento urbano que converteu o campo em volta da cidade em bairros suburbanos foi o frenético processo chamado de *subdivisão*, ou seja, de parcelamento e divisão de lotes coloniais, de grandes lotes suburbanos e de glebas, sítios e fazendolas em loteamentos formados por quarteirões envolvidos em ruas relativamente estreitas e divididos em lotes urbanos menores do que os da área urbana delimitada pela Avenida do Contorno. Esses loteamentos, em geral arranjados em forma de grelhas ortogonais, com pouco ou nenhum ajuste às condições naturais do sítio e aos traçados vizinhos, foram aos poucos mudando a paisagem dos campos em volta da cidade, das antigas colônias e da velha zona suburbana.

Considerando o objeto principal desta tese, buscaremos abordar neste capítulo o parcelamento dos núcleos coloniais com maior cuidado. Sendo impossível, nos marcos deste trabalho, analisar todo o processo de subdivisão das cinco ex-colônias, tomaremos aqui como objeto de estudo o antigo núcleo colonial Carlos Prates, em especial as áreas ao bngo da

antiga Rua de Contagem, a atual Rua Padre Eustáquio, que formam hoje o bairro que conserva o nome da colônia. Para esse estudo, usaremos como fonte os dois livros de *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates, 1898-1940*, pertencentes ao acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH). Esse registro foi mantido pela prefeitura a partir de fevereiro de 1912, quando a ex-colônia foi formalmente incorporada à zona suburbana e passou à jurisdição municipal como bairro suburbano. Nesses livros estão inscritas retroativamente as transferências e subdivisões de lotes coloniais efetuadas entre agosto de 1898, quando o núcleo colonial Carlos Prates foi criado, e outubro de 1911, quando da sua emancipação (BELO HORIZONTE, 1912-1940). Com algumas exceções, os lançamentos se fizeram, pelo Departamento de Patrimônio da prefeitura, até 1940, quando o chamado Código unitário de 1939 levou à criação de cartórios específicos para o registro de imóveis urbanos, retirando da administração municipal essa incumbência²⁰⁸ (ASSIS, 1974, p. 27).

As anotações feitas nos livros desse *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates* são sumárias. Delas constam basicamente os nomes dos concessionários dos lotes coloniais, as áreas dos lotes, os valores e as datas das compras ao Estado. Estas datas são, na verdade, da expedição dos títulos definitivos, que substituíam os títulos provisórios emitidos por ocasião da concessão do lote. Como vimos, a expedição do título definitivo somente ocorria após o colono ter amortizado o lote e reembolsado o Estado das quantias recebidas como auxílio à sua instalação nas terras. Consta também, de maneira por vezes impressionantemente imprecisa e quase sempre pouco uniforme, o registro das transmissões de lotes coloniais e, principalmente, de partes de lotes feitas após a emancipação do núcleo em outubro de 1911. Em geral, estão anotados os nomes dos participantes, o instrumento utilizado na transmissão (escritura pública ou contrato particular), a data e o valor da transação. Descrições de limites e confrontações são feitas às vezes, mas de forma sempre sumária e pouco rigorosa. Por fim, aparecem esporádicas e vagas menções a benfeitorias e casas existentes nos lotes transmitidos (BELO HORIZONTE, 1912-1940).

Grande parte das anotações não está rubricada ou visada e não há identificação dos funcionários responsáveis pelos lançamentos. Existem também observações, feitas a lápis ou a tinta, hachuras e rasuras que retificam e corrigem informações. O modo como anotações e retificações foram feitas é extremamente confuso, indicando que não havia um processo de

²⁰⁸ Após 1930, aparentemente, as anotações desses livros de *Registro de lotes* foram transcritas em um fichário, que não se encontra mais em poder da prefeitura. Possivelmente, com a adoção do Código unitário, esse fichário teria sido transferido a um dos cartórios de Registro de Imóveis da comarca de Belo Horizonte. Tal fichário, se ainda existente, não foi consultado para essa tese.

registro criterioso e apurado. E nos sugere que alguns lançamentos poderiam ser irregulares ou, no limite, fraudulentos.

Exceto pelo estado civil dos vendedores, não há nas anotações desses livros nenhuma qualificação como idade, profissão e naturalidade das pessoas mencionadas, tornando difícil formar um quadro sobre as condições de vida e a origem dessas pessoas, a não ser quando se trata de figuras conhecidas da cidade, cujos dados biográficos podem ser obtidos em outras fontes. É importante assinalar que lançamentos das transações nas quais participavam pessoas das camadas mais altas da sociedade são, em geral, mais detalhados e precisos do que as demais anotações. Isso nos indicaria que o trabalho de registro certamente não seria marcado pela impessoalidade da lei ou que pessoas de maiores recursos poderiam tomar as providências necessárias para assegurar seus direitos e interesses com maior frequência e mais facilmente do que os mais pobres e menos instruídos. A primeira dessas providências seria justamente zelar pela transcrição fiel dos documentos de transmissão dos imóveis.

Muitos desses documentos eram escrituras lavradas em cartórios de notas da cidade. A princípio, todas as transmissões feitas antes da emancipação da colônia deveriam contar com a anuência da Repartição de Terras e Colonização, à qual, como vimos anteriormente, caberia zelar pelo cumprimento do Regulamento dos Núcleos Coloniais, em especial, cuidando para que os colonos cultivassem efetivamente os seus lotes. Muitas anotações nos informam que vários títulos definitivos apresentados para registro mencionam autorizações das secretarias da Agricultura ou das Finanças para transferências de lotes efetuadas antes de outubro de 1911. Por outro lado, como os primeiros registros feitos no livro n. 1 são retroativos, aparecem também transmissões feitas por instrumentos particulares, com datas anteriores à emancipação do núcleo. Isso nos sugere que já estaria em curso, antes de outubro de 1911, um processo informal de divisão dos lotes do núcleo colonial Carlos Prates e que o controle da administração pública sobre a propriedade dos lotes coloniais talvez não fosse tão estrito quanto o regulamento preconizava²⁰⁹. É possível que o mesmo processo informal de subdivisão ocorresse também no fim dos anos 1900 no restante da zona colonial.

Porém, a consulta aos livros de *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates* nos mostra que as subdivisões maciças e aceleradas ocorreram efetivamente nos anos 1920, em

²⁰⁹ Essa situação anteciparia, portanto, os *contratos de gaveta* que, a partir dos anos 1970, burlavam as regras do Sistema Financeiro da Habitação, servindo de instrumento para que um vendedor transferisse a posse de imóvel ainda gravado por financiamento a um comprador que assumia o pagamento das amortizações do empréstimo, sem que o banco financiador tivesse conhecimento da transação.

processos regularmente submetidos à prefeitura de Belo Horizonte. É possível, então, traçar essas subdivisões a partir das anotações desses livros, o que os torna, assim, fontes úteis para abordar a transformação dessa ex-colônia nos bairros suburbanos do Prado e do Carlos Prates.

CONFIGURAÇÃO DO *HINTERLAND* E CRESCIMENTO DA CIDADE

Como salientamos, as subdivisões dos lotes do antigo núcleo colonial Carlos Prates e das demais ex-colônias são parte do crescimento urbano verificado após a Primeira Guerra Mundial, como decorrência da expansão econômica dos anos 1920. Essa expansão se deu em parte pela recuperação da economia brasileira após os abalos sofridos pelo comércio internacional durante os anos da guerra. Entretanto, no caso específico de Belo Horizonte, a expansão econômica da cidade e sua consolidação como centro comercial e industrial foram propiciadas em grande medida pela entrada em operação de três importantes ligações ferroviárias da capital com regiões do interior do estado e com o Rio de Janeiro, superando o relativo isolamento da cidade.

Segundo Paul Singer, o estabelecimento da ligação ferroviária com o norte do estado, através do prolongamento da *linha do centro* da Estrada de Ferro Central do Brasil ao longo dos anos 1890 a 1910, ampliou a área de influência da cidade pelos vales dos rios das Velhas e do São Francisco. A seguir, em 1912, a construção de um ramal de bitola estreita entre Belo Horizonte e Pará de Minas permitiu articular a cidade ao Oeste do estado através das linhas da Estrada de Ferro Oeste de Minas. A extensão do ramal até Divinópolis permitiu a ligação de Belo Horizonte ao Sul de Minas e ao Triângulo mineiro, em 1920, mesmo ano em que a administração dessa estrada de ferro foi transferida de São João d'El-Rei para a capital mineira. Por fim, a construção do ramal de bitola larga da Central do Brasil pelo vale do rio Paraopeba colocou em operação, a partir de 1919, uma ligação direta entre Belo Horizonte e o porto do Rio de Janeiro, dispensando as onerosas baldeações na estação de Queluz, que até então se faziam necessárias entre as linhas de diferentes bitolas²¹⁰. De acordo com Singer, essas ligações ferroviárias integraram à economia de mercado partes do oeste e do norte do estado, ampliando a área de influência da capital mineira e conferindo à cidade o

²¹⁰ Em maio de 1909 foi inaugurada a estação de Pirapora da *linha do centro* da Central do Brasil, nas margens do rio São Francisco, com a presença do então ministro da Viação e Obras Públicas, Francisco Sá (MINAS GERAES, 1910, p. 29). Queluz é a atual Conselheiro Lafaiete.

[...] papel de centro de uma região algo mais extensa. A interligação dos vales do rio das Velhas e do São Francisco com os mercados do centro-sul (proporcionada pela E. F. Central do Brasil) tornam Belo Horizonte um centro de comércio de gado e de redistribuição de mercadorias para estas zonas (SINGER, 1968, p. 232).

Portanto, a construção das linhas da Central do Brasil e da Oeste de Minas possibilitou a configuração de um *hinterland*, uma zona de influência polarizada pela cidade, onde se formou um mercado em parte abastecido por lojas e fábricas belo-horizontinas e que, ao mesmo tempo, tinha na capital o seu ponto de contato com o principal mercado consumidor o país - as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo - e com o exterior. Jeffrey Adelman nos lembra, entretanto, que essa região não era rica, pelo contrário. A facilidade de comunicação e transporte estimulou a migração de muitos habitantes dessa região relativamente pobre para a cidade, em busca de melhores oportunidades e de melhores condições de vida. Assim,

*[...] although the differentiation of the capital's functions occurred because of the expansion of its hinterland, the relative poverty of that hinterland set limits on the commercial and industrial growth of the city. The poverty of Belo Horizonte's hinterland spurred cityward migration. The capital acted as a magnet for many mineiros fleeing the surrounding countryside. The steady stream of rural migrants settling in Belo Horizonte, especially after World War I, contributed heavily to the city's demographic growth*²¹¹ (ADELMAN, 1974, p. 133).

Segundo Adelman, os fatores que estimularam o êxodo rural nos anos 1910 e 1920 foram as secas no norte do estado, a pobreza das regiões vizinhas à cidade, a necessidade e a possibilidade de se buscar tratamento médico na capital e a vontade de fugir ao isolamento da vida rural:

the desire to escape from a less than bountiful countryside sent many young men and women to Belo Horizonte. Relatively high wages drew them to the capital. [...] With the extension of the railroad, medical care became a possibility for mineiros living within traveling distance to Belo Horizonte. Patient records kept by city's largest hospital, the Santa Casa, suggest the direct relationship between availability of transportation, medical care, and cityward migration. [...] Finally the hunger for movimento, that treasured quality of the urban ambience, pushed others from isolated farms and sleepy

²¹¹ Em tradução livre: "mesmo supondo que a diferenciação das funções urbanas da capital ocorreu por causa da expansão do seu *hinterland*, a relativa pobreza desse *hinterland* impôs limites ao crescimento comercial e industrial da cidade. A pobreza do *hinterland* de Belo Horizonte impulsionou a migração para a cidade. A capital atuou como um ímã para muitos mineiros que abandonavam o campo vizinho. O fluxo constante de migrantes rurais que se estabeleceram em Belo Horizonte, especialmente após a Primeira Guerra Mundial, contribuiu decisivamente para o crescimento demográfico da cidade" (ADELMAN, 1974, p. 133, tradução nossa).

*towns that came alive only on Sunday. [...] the desire for social contact may have been particularly intense in the sparsely settled and underurbanized North and West. That hunger for human contact could have been satiated in Minas' most populous city, Belo Horizonte, only a four to fourteen-hour train ride away*²¹² (ADELMAN, 1974, p. 137-139 grifo do autor).

Assim, de acordo com Adelman, o fluxo migratório das regiões que compunham o *hinterland* de Belo Horizonte teria grande peso no crescimento demográfico da cidade. Esse crescimento populacional e a dinamização da economia da região polarizada por Belo Horizonte condicionariam o modo como se deu a expansão urbana, marcada após 1922 pelo rápido incremento da construção civil nos subúrbios da cidade (ADELMAN, 1974, p.139).

Otávio Soares Dulci nos lembra também que nos anos 1920, especialmente na segunda metade dessa década, a cafeicultura mineira cresceu, estimulada pela alta dos preços internacionais, ocorrida após o fim da Primeira Guerra Mundial. Esse novo surto, apesar de interromper a diversificação da produção agrícola em curso no estado desde a crise cafeeira da virada do século XIX para o XX, estimulou o crescimento da economia regional, permitindo ao governo mineiro voltar a desempenhar papel mais ativo na modernização de Minas Gerais. Em especial, o governo pôde iniciar um programa de construção de estradas de rodagem que tinha Belo Horizonte como centro. Assim,

a expansão do café nos anos 20 foi digna de nota por ter dinamizado o conjunto da economia mineira num patamar mais moderno do que o antigo ciclo cafeeiro do século XIX. A renda que proporcionou foi fundamental para diversos programas que marcaram a atuação do governo estadual no fim da Primeira República, com destaque para a construção de rodovias e para a reforma do ensino público. A circulação daí advinda fez crescer Belo Horizonte como centro comercial e favoreceu a criação de vários bancos privados aí sediados, que se situariam, com o tempo, entre os maiores do país (DULCI, 1999, p. 62-63).

É também importante ressaltar que nos anos 1920 o desenvolvimento da mineração de manganês e de ferro e da indústria siderúrgica em áreas relativamente próximas

²¹² Traduzindo livremente: "o desejo de escapar de um campo pouco compensador levou muitos homens e mulheres jovens para Belo Horizonte. Salários relativamente altos os empurraram para a capital. [...] Com a expansão das linhas de trem, assistência médica tornou-se possível para mineiros que viviam a uma distância relativamente grande de Belo Horizonte. Os registros de pacientes do maior hospital da cidade, a Santa Casa, sugerem a relação direta entre a disponibilidade de transporte ferroviário, a assistência médica e a migração para a cidade. [...] Por fim, a ânsia por *movimento*, essa qualidade tão prezada da ambiência urbana, empurrou [em direção à Belo Horizonte] outros das fazendas isoladas e das localidades sonolentas que só tinham vida aos domingos. [...] o desejo por contato social pode ter sido particularmente intenso nos pouco povoados Norte e Oeste do estado. Esse anseio por contato humano poderia ser satisfeito em Belo Horizonte, a mais populosa cidade de Minas, situada de quatro a quatorze horas de trem" (ADELMAN, 1974, p. 138-139, tradução nossa, grifo do autor).

à Belo Horizonte, levou ao reerguimento da economia da Zona Metalúrgica, ou seja, do velho centro minerador de Minas Gerais, região em decadência relativa desde o fim do ciclo do ouro, na segunda metade do século XVIII. Segundo Singer,

o desenvolvimento da siderurgia na zona central de Minas representou um verdadeiro renascimento econômico desta área. Antes de 1920, a Zona Metalúrgica estava excluída dos grandes fluxos de produtos agropecuários que se dirigiam aos mercados de São Paulo e do Rio a partir das zonas periféricas do estado: Mata, Sul, Triângulo etc. Com o surgimento da média siderurgia na terceira década e principalmente na quarta década deste século [XX], a Zona Metalúrgica revive, voltando a tornar-se pouco a pouco o pólo centralizador da economia mineira. A implantação da siderurgia em municípios vizinhos de Belo Horizonte, como Sabará, Caeté, Barão de Cocais, Rio Piracicaba elevou neles o emprego industrial e aumentou o volume de salários pagos, o que teve por efeito expandir a demanda por produtos industriais. O crescimento industrial assim induzido deu-se, sobretudo, em Belo Horizonte, que já era o centro econômico da região (SINGER, 1968, p. 248).

O reerguimento da Zona Metalúrgica estimulou também o desenvolvimento do vale do rio Doce e a integração dessa região ao *hinterland* de Belo Horizonte. A expansão agrícola foi marcada pelos mesmos processos de apropriação de terras devolutas e de derrubada de florestas que caracterizara, no passado, a ocupação da Mata mineira. O desmatamento foi acentuado pela demanda de carvão vegetal criada pela expansão da siderurgia na Zona Metalúrgica. Segundo Singer, a expansão agrícola e o povoamento do vale do rio Doce entre 1920 e 1950 reforçaram a condição de Belo Horizonte como entreposto comercial da região Leste do estado (SINGER, 1968, p. 249).

Portanto, a transformação urbana de Belo Horizonte nos anos 1920 deve ser entendida como um dos passos iniciais de um processo acelerado de crescimento da cidade, tanto físico e populacional quanto econômico. Esse crescimento da cidade se estendeu pelas décadas de 1930 e 1940, ainda que com abalos momentâneos decorrentes de nova crise cafeeira em 1929-1930, e fez da capital o principal centro industrial e comercial do estado.

O crescimento dos anos 1920 foi propiciado pela articulação da cidade à Zona Metalúrgica, ao Norte, ao Oeste do estado e, também, ao vale do rio Doce. Essa articulação regional, feita a princípio através de estradas de ferro e já no fim dessa década também por rodovias, configurou um *hinterland* da cidade, no qual a expansão agrícola e industrial se deu em condições muito variadas. No conjunto, a dinamização da economia desse *hinterland* estimulou o crescimento econômico da capital. A melhoria da ligação ferroviária da cidade com o Rio de Janeiro também contribuiu para reforçar o papel de Belo Horizonte como entreposto comercial de todo esse *hinterland* e para estimular a expansão da economia da

cidade. A circulação de mercadorias foi acompanhada também pela circulação de pessoas, dando origem ao fluxo migratório que teve papel significativo no crescimento demográfico da cidade. Combinados, expansão econômica e crescimento demográfico levaram ao aumento das construções na cidade, ao incremento do mercado imobiliário e ao crescimento urbano propriamente dito.

Esse crescimento se deu basicamente de duas formas. A primeira, através da divisão dos lotes suburbanos e, principalmente, dos lotes coloniais. Essas divisões possibilitaram um aumento na densidade populacional dos subúrbios propostos pelo plano da CCNC, configurando um processo de adensamento. A segunda forma do crescimento urbano foi marcada pelo loteamento de propriedades situadas fora da área destinada à Cidade de Minas pela CCNC, sendo, assim, um processo de expansão urbana. Esses loteamentos estenderam o território ocupado pela cidade para além dos limites inicialmente previstos no plano de Aarão Reis e apresentaram para o governo mineiro e a prefeitura, em uma escala totalmente inesperada, demandas por infra-estrutura urbana que colocaram em xeque a atuação do poder público e levaram à retomada do planejamento urbano, já nos anos 1930.

A seguir, abordaremos o processo de adensamento em um dos antigos núcleos da zona colonial, Carlos Prates. Buscaremos verificar como se produziu uma nova configuração espacial, base para a conversão dos espaços rurais dessa ex-colônia em dois bairros suburbanos, o Prado e o que manteve o nome do inspetor de Terras e Colonização. Em especial, destacaremos a atuação de colonos, empresários e investidores privados nesse processo, marcado pelo destacado papel da iniciativa privada.

CARLOS PRATES E PRADO, DA COLÔNIA AOS BAIRROS SUBURBANOS

Nos livros de *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates*, podemos acompanhar alguns aspectos do processo de subdivisão dos lotes coloniais. Considerando que esse núcleo colonial estava dividido em 131 lotes coloniais com área em torno de 20.000m² (dois hectares), não seria possível, dentro dos limites dessa tese, passar em revista as anotações referentes a todos esses terrenos. Por isso, destacaremos alguns lotes e abordaremos as subdivisões ocorridas nessa ex-colônia a partir das anotações relativas a esses lotes. Procuraremos, dessa forma, tornar evidentes aspectos particulares e a partir deles buscaremos traçar um quadro que possa nos revelar alguns mecanismos e dinâmicas do processo de

parcelamento que criou uma nova organização espacial no território desse antigo núcleo colonial.

Certamente, o processo de parcelamento não resume a formação de um novo espaço, seja urbano ou suburbano. Este se produz efetivamente pela ocupação e pelo uso da nova configuração espacial materializada e pelo estabelecimento das relações sociais e dos valores que, nos lembra Roberto DaMatta, vão se imbricando com o próprio espaço (DAMATTA, 1987, p. 32-35).

Entretanto, o processo de subdivisão dos lotes coloniais produziu, a partir da divisão feita em 1898 por Antônio Gonçalves Nóbrega e seus auxiliares do 1º Distrito de Terras, um novo arranjo espacial e estabeleceu bases para a ocupação que fez do Carlos Prates um dos bairros mais populosos da cidade, identificado com as camadas mais baixas da população. Conhecer o processo de fragmentação pode ser, assim, ponto de partida para se entender alguns aspectos da formação dos espaços dos bairros suburbanos no período entre 1920 e 1940. Para tanto, seremos levados, muitas vezes, a descrever processos de subdivisão de alguns lotes coloniais e a relatar compras e vendas de terrenos. Ao associar explicações a esses relatos e descrições, esperamos revelar aspectos particulares do processo de subdivisão que deu origem ao bairro do Carlos Prates. A partir desses aspectos particulares, poderemos formar um quadro mais geral do processo de crescimento urbano nos subúrbios de Belo Horizonte nas décadas de 1920 e 1930 (FIG. 21).

Começaremos por uma questão: quando o processo de subdivisão teria começado na ex-colônia Carlos Prates? Algumas anotações nos sugerem que as primeiras divisões teriam sido operadas ainda antes de outubro de 1911, portanto antes que a emancipação formalmente retirasse as restrições impostas pelo Regulamento dos Núcleos Coloniais à transmissão dos direitos de propriedade dos lotes coloniais.

Essas primeiras divisões teriam sido promovidas por colonos, por ocasião da chegada de novos imigrantes, principalmente italianos, a partir de 1908. Provavelmente, foram feitas sem anuência da Secretaria da Agricultura, por meio de instrumentos particulares, revelando, assim, meios que os colonos tinham para fazer valer seus interesses particulares face ao poder público. O exemplo do que ocorreu com o lote n. 12, nos traz a ocorrência de um parcelamento informal, feito à revelia da Secretaria da Agricultura já no fim da primeira década do século XX e nos permite captar a participação de construtores e de investidores privados nos parcelamentos operados após a emancipação do núcleo colonial e a valorização da terra decorrente da divisão dos lotes coloniais.



FIGURA 21 – Ex-colônia Carlos Prates, com grande número de lotes coloniais já subdivididos, 1928.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Os protagonistas desse parcelamento informal, Angelina del Ferro, José Travaglia e Alexandre Pelicari, parecem ser todos italianos. A divisão informal desse lote, que originalmente pertencia a Angelina del Ferro, teria ocorrido justamente quando, como vimos anteriormente, a imigração voltava a ganhar força. Em 1910, 66% dos habitantes do núcleo colonial Carlos Prates eram italianos. O estabelecimento de novos imigrantes italianos no núcleo entre 1908 e 1910 teria desencadeado um processo de divisão dos lotes da colônia, com ou sem conhecimento dos administradores coloniais.

Os registros dessas vendas feitas por Angelina del Ferro nos indicam, também, que o controle do governo mineiro sobre a vida dos núcleos suburbanos, em especial os dois mais próximos ao centro da cidade, ou seja, as colônias Carlos Prates e Américo Werneck, não seria muito rigoroso e já estaria, às vésperas da emancipação, distante dos rigores preconizados pelo Regulamento dos Núcleos Coloniais.

Por fim, os registros nos mostram que a emancipação trouxe à cena novos atores: investidores, como eram, provavelmente, o Dr. Abílio Machado e o Dr. Elias dos Reis; construtores, como Felipe Menin; e novos moradores, como talvez fosse Victor Brait. Dos italianos, apenas José Travaglia permaneceu. Por fim, mesmo com dados imprecisos e incompletos e considerando que no período também houve inflação, é possível perceber a valorização da terra na ex-colônia²¹³.

Esse lote de 21.000m², com frente para a Rua de Contagem e fundos sobre o córrego do Pastinho, pertencia a Angelina del Ferro, que recebeu o título definitivo em março de 1910, e teria sido adquirido ao Estado por 234\$675 (duzentos e trinta e quatro mil réis) (FIG. 16; FIG. 22; FIG. 23). As primeiras anotações dizem simplesmente:

passou a pertencer a Alexandre Pelicari, metade deste lote com a área de 10.500m² pelo título particular de 30 de abril de 1911 (BELO HORIZONTE, 1912-1940, f. 12);

José Travaglia comprou a D. Angelina, uma parte com a área de 5.025m², 15x335, tendo a frente para a Rua da Colônia [Rua de Contagem], [...]. Título particular de 21 de novembro de 1910 (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 12).

²¹³ Alguns autores apontam a ocorrência de altas no custo de vida, principalmente a partir dos anos da Primeira Guerra Mundial. Segundo Eliana de Freitas Dutra, os salários não teriam acompanhado os aumentos no custo dos alimentos e aluguéis e esse descompasso estaria na base de reivindicações operárias e de greves gerais ocorridas em 1920 e 1924 em Juiz de Fora (DUTRA, 1988, p. 90-91). Em Belo Horizonte, de acordo com Adelman, entre 1921 e 1929 as remunerações médias de trabalhadores não qualificados subiram de 5\$500 (cinco mil e quinhentos réis) para 8\$000 (oito mil réis) por dia, enquanto os salários médios de trabalhadores qualificados passaram de 8\$000 (oito mil réis) para 16\$000 (dezesseis mil réis) por dia. Essas variações apontam a ocorrência de inflação ao longo dos anos 1920 (ADELMAN, 1974, p. 256).

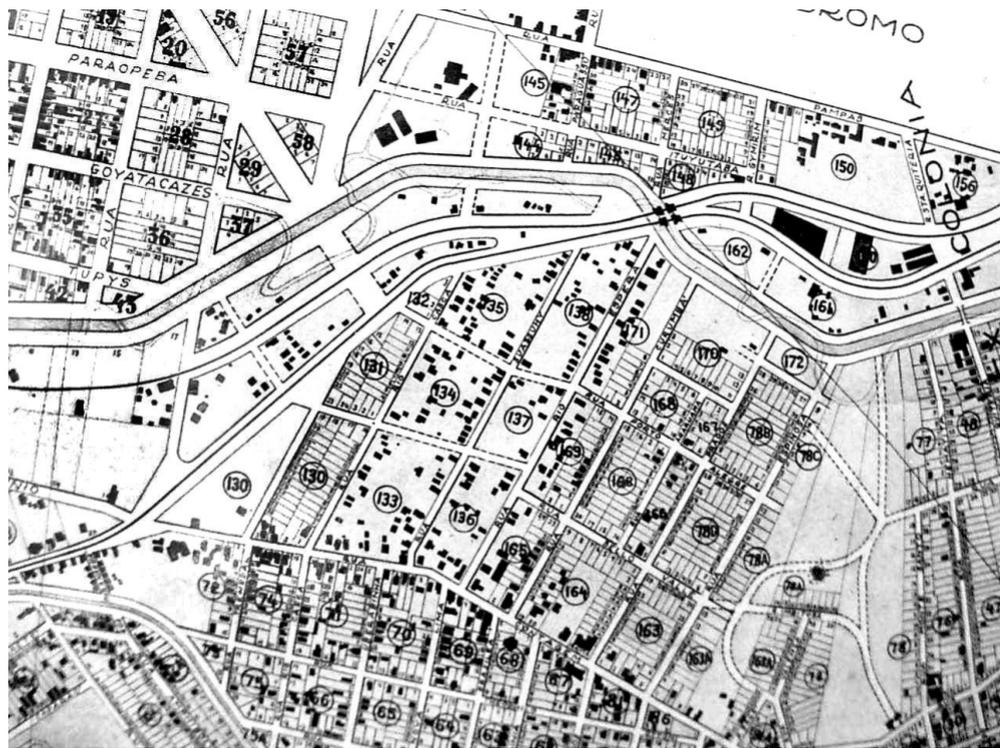


FIGURA 22 – Ex-colônia Carlos Prates, com o início da Rua de Contagem, as linhas ferroviárias e o ribeirão Arrudas, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

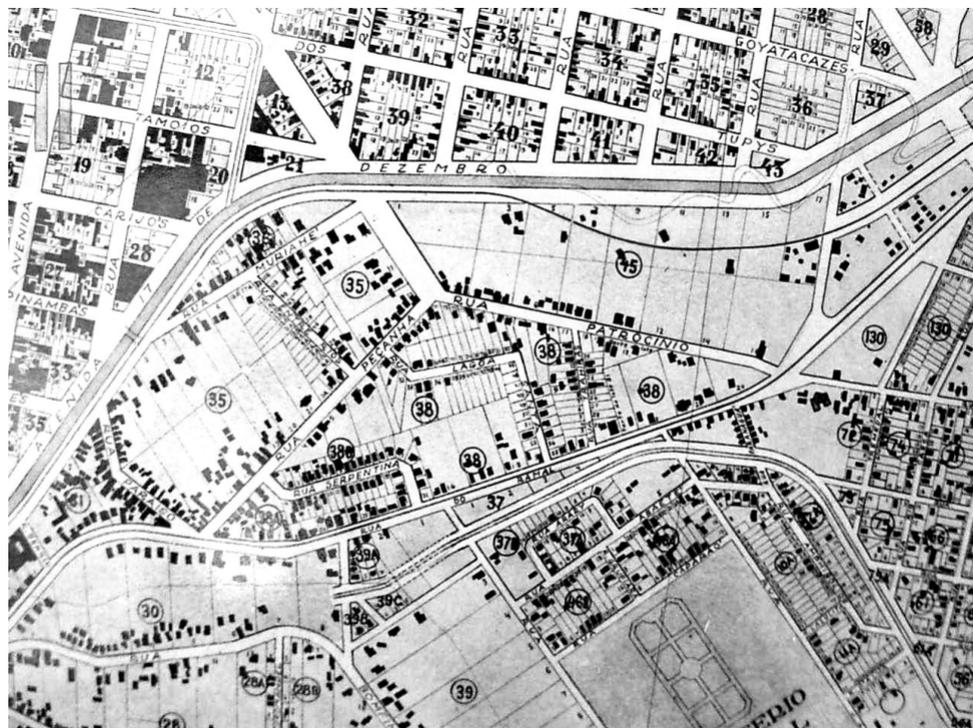


FIGURA 23 – Parte da VI seção suburbana, com a ponte do Saco, a Rua do Ramal, o córrego do Pastinho e o início da Rua de Contagem, na ex-colônia Carlos Prates, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Essas transcrições são exemplos da informalidade de muitos lançamentos dos livros de *Registros de lotes*: a vendedora é simplesmente denominada D. Angelina e os valores das transações não são registrados. Mesmo com tal imprecisão, podemos deduzir que entre novembro de 1910 e outubro de 1911 o lote n. 12 foi informalmente retalhado. Por título particular, à revelia da Secretaria da Agricultura, esse lote passou a ter três proprietários: D. Angelina del Ferro conservou um quarto do terreno, Alexandre Pelicari tornou-se dono de metade do lote e José Travaglia ficou com o quarto restante. Pelos sobrenomes, podemos supor que os três fossem imigrantes italianos.

Foi também por título particular que, em abril de 1912, Alexandre Pelicari vendeu a Felipe Menin uma parte com 480m², com 15m de frente para "a rua nova que vai ser aberta no lote", e que Angelina del Ferro vendeu a Serafim Lavarini um terreno com 340m², com 20m de frente para a mesma "rua novamente aberta"²¹⁴ (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 12).

A venda dessas pequenas parcelas, com dimensões características de lotes urbanos, nos indica que um processo de subdivisão estava em curso nesse lote n. 12 nos meses que antecederam e que se seguiram à emancipação. Possivelmente, Angelina del Ferro e Alexandre Pelicari estariam promovendo conjuntamente a abertura dessa rua nova, que, de acordo com a *Planta Geral de Belo Horizonte*, de 1920, e com a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, de 1928, poderia ser a Rua Rio Casca (PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a).

A informalidade e a imprecisão dessas primeiras anotações contrastam com a anotação seguinte, que registra duas escrituras lavradas no cartório do 2º Ofício de Notas em junho de 1912. Uma dessas escrituras "inutilizou a venda de Alexandre Pelicari" e atribuiu a propriedade de metade do lote ao Dr. Abílio Machado, tendo D. Angelina como vendedora²¹⁵. A anotação descreve minuciosamente as divisas das partes adquiridas pelo novo comprador. Provavelmente, o real vendedor não era D. Angelina e, sim, o próprio Alexandre Pelicari. Como o único certificado de propriedade do lote n. 12 com validade legal era o título definitivo expedido pela Secretaria da Agricultura em nome de Angelina del Ferro, o

²¹⁴ Serafim Lavarini, italiano, era construtor e, além de participar das obras de edifícios públicos na cidade, teria construído várias casas no Carlos Prates, onde morava (DICIONÁRIO, 1997, p. 138).

²¹⁵ Abílio Machado foi um dos fundadores da Ordem dos Advogados de Minas, em 1915 (PENNA, O., 1997, p. 153).

advogado Abílio Machado deve ter cuidado para que esta, evitando que a transação fosse considerada legalmente defeituosa. A anotação registra também que

o mesmo Dr. ainda comprou, pela escritura do cartório do 2º Ofício, de 12 de junho de 1912, a D. Angelina uma casa de tijolos e 5.000m² do lote, tendo as divisas seguintes: começa a linha divisória do lado da Rua, no canto da cerca que divide com J. Carvalho, digo, Travaglia, descendo nessa direção na linha até o pequeno córrego que passa pelo fundo do terreno e continuando pela margem direita deste córrego numa extensão de 18m até dividir com os terrenos do comprador [ou seja, do próprio Abílio Machado] e daí subindo em linha reta até a Rua para subir daqui pela frente do terreno até se fechar no ponto onde tem começo (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 12).

Desse modo, Abílio Machado tornou-se dono de quase três quartos do lote n. 12, enquanto outro quarto permaneceu com José Travaglia e 480m² ficaram com Felipe Menin. As anotações seguintes indicam que esses proprietários venderam aos poucos pequenas parcelas do lote n. 12.

Algumas vendas e revendas dessas parcelas nos mostram a valorização das terras, decorrente do parcelamento e da construção de casas. Assim, o metro quadrado vendido pelo Estado por pouco mais \$010 (dez reis) em 1910, alcançou o valor de 6\$250 (seis mil, duzentos e cinquenta réis) em 1923. Em agosto de 1912, Victor Brait comprou a Abílio Machado uma parte do lote colonial, com 880m² por 100\$000 (cem mil réis), revendidos em agosto de 1923 ao Dr. Elias dos Reis por 800\$000, com uma valorização de 800%. É provável que houvesse uma casa ou pelo menos um barracão nesse terreno vendido a \$900 (novecentos réis) por metro quadrado, pois três meses depois Elias dos Reis comprou outra parte do lote n. 12, com 14.000m², pagando a Abílio Machado 5:000\$000 (cinco contos), ou seja, apenas \$357 (trezentos e cinquenta e sete réis) por metro quadrado. Em maio de 1920, Felipe Menin vendeu seu terreno de 480m², com um barracão e uma casa em construção, a José de Souza Bastos, que os revendeu em novembro de 1923 ao mesmo Elias dos Reis, por 3:000\$000 (três contos de réis). O preço relativamente alto pago por essa casa e seu terreno nos indicam que a chave da valorização das antigas terras agrícolas estava na divisão dos extensos lotes coloniais em pequenos lotes de características urbanas e na construção de casas ou barracões.

A valorização das terras e dos imóveis poderá ser mais bem captada ao analisarmos as subdivisões do vizinho lote n. 11, nas quais outros dois aspectos devem ser ressaltados. O primeiro: a divisão do lote colonial teve origem na partilha de bens de uma colona, Theresa Paschoale provavelmente italiana, entre dez herdeiros. Um quarto do terreno, aproximadamente, permaneceu nas mãos de dois dos herdeiros. Metade do lote colonial foi subdividida por um filho e um genro dessa colona e o restante foi vendido, já por um preço

relativamente elevado, a uma família que talvez não tivesse laços com o núcleo colonial. Portanto, alguns dos herdeiros de Theresa Paschoale aparentemente teriam conseguido tirar maior proveito da valorização das terras do que outros. O segundo aspecto: o processo de subdivisão e as atividades de construção levaram a organização de sociedades, formalizadas ou não, demandando a união de vários empreendedores para cobrir as despesas com o projeto da divisão, com a aprovação legal pela prefeitura, com a demarcação dos lotes, com a construção de casas e com a comercialização dos imóveis.

O título definitivo desse lote de 24.000m² foi expedido em abril de 1911 a Theresa Paschoale (ou Teresa Paschoaletti ou Theresa Pasquali)²¹⁶, dando como valor da compra 264\$000 (duzentos e sessenta e quatro mil réis), ou seja, aproximadamente 10 réis por metro quadrado. Em 1917, esse lote colonial foi avaliado para o inventário e a partilha dos bens de Theresa Paschoale em 3:250\$000 (três contos e duzentos e cinquenta mil réis), cerca de \$135 (cento e trinta e cinco réis) por metro quadrado. O lote foi dividido entre os herdeiros de Theresa Paschoale, em oito porções de aproximadamente 3.000m² cada uma. Eram cinco homens (João, que recebeu uma parte com casa, Francisco, que também recebeu uma casa, Nicola, Emílio e Luís), duas filhas (Maria, casada com Domingos Gatti, e Nunsia, casada com Lourenço Moscatelli) e três netos (Sílvia, Josephina e Antônio, "filhos do finado José Pasquale"). A partilha foi julgada em outubro de 1917 e a taxa de transferência foi paga somente dois anos depois, em dezembro de 1919. Antes mesmo do julgamento da partilha, Domingos Gatti comprou o quinhão de Francisco Pasquali e em março de 1920 vendeu essa parte do lote n. 11 ao Dr. Ataliba Sales²¹⁷. Em outubro de 1922, Gatti vendeu ao concunhado Lourenço Moscatelli, por 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil réis), 3.937m², ou seja, a parte que coubera à sua mulher, Maria²¹⁸. Portanto, em cinco anos, o valor das terras que Maria Pasquali recebeu teria triplicado de valor, incremento significativo, ainda que o valor do lote colonial talvez tenha sido estimado por baixo na partilha, de forma a reduzir as taxas

²¹⁶ Muitas vezes os sobrenomes estrangeiros eram grafados de modo estropiado nos livros do *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates*. José Travaglia é diversas vezes referido com José Trovalho. O lote n. 11, de Theresa Paschoale, tem lançamentos em quatro folhas distintas do livro 1 do *Registro de lotes*, nas quais o sobrenome dessa colona está escrito de três formas diferentes. O sobrenome de seus filhos e netos é, por sua vez, escrito de pelo menos cinco formas distintas: Paschoale, Paschoal, Pascoale, Pasquale, Pasquali (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 11, 159, 182, 197).

²¹⁷ Ataliba Sales era advogado e funcionário da prefeitura. Em 19 de maio de 1923, substituiu temporariamente o prefeito Flávio Fernandes dos Santos, ausente da cidade. Também foi diretor do Banco da Lavoura, a partir de 1925 (BARRETO, 1950, p. 170, 198; PENNA, O., 1997, p. 153, 191).

²¹⁸ Adiante, veremos que nos anos 1920 Domingos Gatti, um imigrante italiano estabelecido no núcleo colonial Carlos Prates desde o início do século XX, se destacou como negociante de terras na ex-colônia.

devidas. Essas taxas seriam relativamente altas, tanto que os herdeiros de Theresa Paschoale levaram dois anos para pagá-las (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 11).

Em fevereiro de 1923, Lourenço Moscatelli comprou, também por 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil réis), o quinhão dos seus sobrinhos Antônio Paschoal, Sílvia Paschoal (casada com Jacomo Botaro) e Josephina Paschoal (casada com Antenor Carlos da Silva) uma parte de 4.930m² com frente para a Rua de Contagem e fundos para o córrego do Pastinho. Lourenço Moscatelli e seu cunhado Luís Pasquali dividiram as partes que tinham no lote n. 11 em quatro quarteirões e 32 lotes, provavelmente entre fevereiro de 1923 e maio de 1924, quando aparecem os primeiros registros de venda de lotes nos novos quarteirões. Duas vendas feitas por Moscatelli dão medida da valorização das terras operada com o parcelamento. Em junho de 1924, Raphael Hardy comprou por 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil réis) o lote 2 e uma parte do lote 4 do quarteirão 74, com cerca de 446m² e frente de 12,5m para a Rua de Contagem²¹⁹. Em julho seguinte, Moscatelli vendeu o lote 5, do mesmo quarteirão, com 440m² e frente de 11m, para Agostinho Venturi por 1:000\$000 (um conto de réis) (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 182; FIG. 16; FIG. 24).

Assim, podemos verificar que em fevereiro de 1923 Lourenço Moscatelli havia adquirido de seus sobrinhos e de sua cunhada cerca de 9.000m² por 3:000\$000 (três contos de réis), ou seja, por \$333 (trezentos e trinta e três réis) o metro quadrado. Em julho de 1924, 16 meses depois, Moscatelli já havia negociado dois lotes com cerca de 880m² por 2:500\$000 (dois mil e quinhentos mil réis), ou seja, aproximadamente 2\$800 (dois mil e oitocentos réis) o metro quadrado, uma valorização de 847% (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 197).

A valorização dos imóveis ocorreria de modo ainda mais vigoroso com a construção de casas e barracões, que possibilitariam o uso efetivo das terras. O caso de dois lotes com frente para a Rua Tremedal vendidos por Luís Pasquali é um exemplo. Em maio de 1924, esses terrenos, com área total de 900m², foram comprados por Carlos Menin e Felipe Menin por 900\$000 (novecentos mil réis), ou seja, por 1\$000 (mil réis) o metro quadrado. Em julho de 1925, Carlos Menin adquiriu a parte de Felipe Menin nesses lotes, junto com duas casas em construção, por 5:000\$000 (cinco contos de réis).

²¹⁹ Raphael Hardy, imigrante belga, era arquiteto e trabalhava como desenhista na prefeitura. O desenho da *Planta Geral de Belo Horizonte*, elaborada em 1920, foi feito por Hardy (PANORAMA, 1997, p. 42-43; DICIONÁRIO, 1997, p. 125).



FIGURA 24 – Ex-colônia Carlos Prates, com a subida da Rua de Contagem, 1928.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.



FIGURA 25 – Ex-colônia Carlos Prates, com o trecho médio da Rua de Contagem e as ruas Santa Quitéria e Lima Duarte.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Entre setembro e novembro do mesmo ano, concluídas as obras, Carlos Menin vendeu as duas casas da Rua Tremedal por 12:000\$000 (doze contos de réis) ao Dr. Otacílio Negrão de Lima²²⁰ (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 11). Possivelmente, Carlos Menin e Felipe Menin eram sócios no negócio de construção de casas. Ambos adquiriram os lotes de Luís Pasquali a um preço não muito alto e iniciaram a construção das casas. Um ano depois, Felipe Menin se retirou do empreendimento por algum motivo e Carlos Menin se encarregou de concluir as casas e fazer as vendas, recebendo por elas um valor 13 vezes maior do que havia despendido na compra dos terrenos.

A perspectiva de bons negócios, tanto com o parcelamento quanto com a construção de casas e barracões atraiu investidores para a ex-colônia, alguns formando pequenas sociedades para comprar lotes coloniais ou partes de lotes para, depois, dividir as terras, multiplicando o capital aplicado. Por vezes, a simples transferência de extensões relativamente grandes de terra, antes mesmo de ser feita qualquer subdivisão, assegurava lucro aos vendedores.

Reforçando essa indicação, podemos observar que em 1^o de maio de 1923, quando Moscatelli e Luís Pasquali estavam aprovando na prefeitura a subdivisão das suas partes do lote n. 11, o advogado Ataliba Sales vendeu a Eugênio de Araújo Vianna, por 9:000\$000 (nove contos de réis), os cerca de 2.500m² que havia comprado de Domingos Gatti em março de 1920 e que Gatti, por sua vez, havia adquirido de Francisco Pasquali em março de 1917 por 406\$250 (quatrocentos e seis mil réis). Assim, em seis anos o preço por metro quadrado dessas terras havia subido de \$162 (cento e sessenta e dois réis) para 3\$600 (três mil e seiscentos réis).

Dois meses depois, José de Araújo Vianna, Christóvão de Araújo Vianna, Plínio de Araújo Vianna, Pedro de Araújo Vianna e Elza de Araújo Vianna, todos evidentemente parentes de Eugênio de Araújo Vianna compraram a Emílio Pasquali outros 2.500m² do lote n. 11, com 13m de frente para a Rua de Contagem, e um barracão, por 3:500\$000 (três contos e quinhentos mil réis), ou seja, 1\$400 (mil e quatrocentos réis). Assim, os membros da família Araújo Vianna investiram ao todo 12:500\$000 (doze contos e quinhentos mil réis) para assegurar a posse de cerca de 5.000m² do antigo lote colonial n. 11, provavelmente com a intenção de fazer uma subdivisão em lotes como Moscatelli e Luís Pasquali. Devemos

²²⁰ No fim dos anos 1920, Otacílio Negrão de Lima era engenheiro da prefeitura. Em abril de 1935 foi nomeado prefeito de Belo Horizonte pelo governador do Estado, Benedito Valadares, permanecendo no cargo até abril de 1938. Entre 1947 e 1951, foi novamente prefeito da cidade, o primeiro eleito diretamente pelo povo, tomando posse em 12 de dezembro de 1947, justamente no cinquentenário da inauguração da Cidade de Minas (BARRETO, 1950, p. 170; EAKIN, 2001, p. 159).

observar que a parte vendida por Ataliba Sales foi muito mais cara do que a vendida por Emílio Pasquali, apesar de terem áreas iguais. A diferença de valor nos sugere que talvez a casa existente na parte de Ataliba Sales fosse de qualidade razoável, explicando o preço mais alto, ou que o advogado da prefeitura fosse um negociante mais atento ao mercado do que Emílio Pasquali (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 197).

No caso do lote n. 11, as sociedades de Lourenço Moscatelli com Luís Pasquali e dos membros da família Araújo Vianna, teriam como objetivo parcelar metade ou um quarto de um lote de dois hectares. Nos livros do *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates* há casos de grupos que se constituíram para levar à frente parcelamentos mais ambiciosos. Um desses casos é a subdivisão dos lotes coloniais n. 13 a 19, inclusive. Esses sete lotes, com uma área total de 14 hectares, estavam situados na encosta entre o córrego do Pastinho e a Rua de Contagem e foram divididos em 19 quarteirões e sete ruas, produzindo 257 lotes²²¹. A subdivisão foi aprovada pela prefeitura em agosto de 1923, beneficiando quinze proprietários, sendo que apenas um, José Anghinetti, era colono (FIG. 16; FIG. 24).

Na lista de quinze beneficiários da subdivisão dos lotes 13 a 19 podemos distinguir sete pessoas que compraram apenas um único lote, possivelmente para uso próprio e uma senhora que comprou dois lotes, em quarteirões diferentes, o que talvez a caracterizasse como uma pequena investidora. José da Silva Lima aparece como proprietário de seis lotes do quarteirão 69, provavelmente correspondentes aos 3.200m² do lote n. 16 que havia adquirido em 1913. José Anghinetti aparece como dono de 29 lotes em três diferentes quarteirões ao longo da Rua Uberabinha, exatamente correspondentes ao seu lote colonial n. 13, que havia comprado ao Estado em abril de 1912. Por fim, os demais 213 lotes produzidos nessa subdivisão pertenciam a cinco investidores. Juntos, Alfredo Mendes Coelho, dono de 18 lotes, equivalentes talvez a meio lote colonial, Baptista Zarki, proprietário de 26 lotes, e Luís Pfeiffer, dono de 35 lotes, teriam 31% da subdivisão dos lotes 13 a 19. E os outros dois investidores, Pedro Bisotto e José Fonseca teriam cada um 67 lotes, sendo, portanto os grandes beneficiários do parcelamento desses sete lotes coloniais, com 52% dos terrenos produzidos (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 13-19; PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a).

²²¹ Dessas ruas, quatro - Uberabinha (atual Rua Uberlândia), Nova Lima, Brazilia e Virgínia - seguiram a diretriz das divisas laterais dos lotes coloniais, descendo em linha reta da Rua de Contagem até o córrego do Pastinho. As outras três - Teófilo Ottoni, Três Pontas e Cambuquira - foram lançadas perpendicularmente às primeiras, formando um grelha ortogonal. Posteriormente, a prefeitura abriu mais outra rua, Passos, paralela à Rua Cambuquira, atravessando os quarteirões lindeiros ao córrego (PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a).

É importante observar que essa grande subdivisão, aprovada pela prefeitura em agosto de 1923, já figurava na *Planta Geral de Belo Horizonte*, produzida em 1920 (PANORAMA, 1997, p. 42-43). Isso nos indica que o parcelamento desses sete lotes coloniais possivelmente teria sido feito já por volta de 1919. Assim, em 1923, a aprovação legal teria regularizado uma situação de fato já existente. O grande número de pessoas relacionado como beneficiários dessa subdivisão e o tempo que teria transcorrido da demarcação até a aprovação legal, nos sugere que o empreendimento teria reunido um colono, Anghinetti, a pequenos empreendedores, todos agindo com boa dose de informalidade, mas de forma articulada. Provavelmente, algum dos negociantes, talvez Bisotto ou José Fonseca, estaria à frente do empreendimento. Podemos também concluir que o controle efetivo da prefeitura sobre o parcelamento dos lotes na ex-colônia seria pequeno.

Outra significativa subdivisão ocorreu por volta de 1924 e 1925 nos lotes vizinhos da encosta sul do córrego do Pastinho, com traçado complementar ao do parcelamento que analisamos acima. Em março de 1925, a prefeitura aprovou a divisão dos lotes n. 20 a 26, parcelando uma área de 13,9 hectares em 16 novos quarteirões, abrindo nove ruas e produzindo 230 pequenos lotes, com aproximadamente 400m² cada (FIG. 16; FIG. 24).

A partir dessa grande subdivisão, é possível salientar o papel dos empresários no parcelamento dos lotes da ex-colônia Carlos Prates. No caso desses sete lotes, apenas os membros da família do italiano Augusto Piantanichi seriam antigos colonos que se envolveram diretamente na operação que, ao dividir os lotes coloniais, multiplicou o valor das terras. Efetivamente, mais da metade da área submetida a essa subdivisão estava nas mãos de negociantes de terras ao ser feito o parcelamento. E, ainda que os herdeiros de Piantanichi tenham participado ativamente da subdivisão, a rápida venda dos terrenos produzidos a partir dos lotes pertencentes a essa família a negociantes como Silvestre Silva & Alvim nos mostraria que o mercado de terras na ex-colônia estaria, nos meados dos anos 1920, já por conta de profissionais.

Ainda assim, devemos assinalar entre os promotores das subdivisões de lotes na ex-colônia Carlos Prates a presença significativa de herdeiros dos colonos estabelecidos na primeira década do século XX. Isso pode ser índice de certa mobilidade social e da transformação da estrutura ocupacional dos moradores do núcleo colonial ao longo das décadas de 1910 e 1920. Favorecidos pela posição desse antigo núcleo no território da cidade e estimulados pelo estabelecimento da linha de bonde, em 1915, esses herdeiros teriam buscado novas formas de explorar o patrimônio legado por seus pais, abandonando qualquer veleidade de cultivar os lotes herdados e integrando-se de vez à vida urbana. Assim, a

prosperidade deixou de ser buscada no cultivo da terra e passou a ser identificada na urbanização desse antigo estabelecimento rural. Possivelmente, as atividades desses filhos de colonos tornaram-se, ao longo dos anos 1910, após a emancipação do núcleo colonial, crescentemente relacionadas à vida da cidade e não necessariamente à vida do campo. Nesse sentido, a implantação da linha de bonde pode tido papel relevante, propiciando maior contato dos colonos, especialmente dos jovens, com o meio urbano. Assim, ao mesmo tempo em que atrairia novos moradores para a ex-colônia, a linha de bonde levaria os colonos para fora do meio rural em que viviam. Mesmo que os colonos estabelecidos na primeira década do século XX tenham efetivamente cultivado suas terras, como nos sugerem os relatórios da Repartição de Terras e Colonização, seus filhos provavelmente encontraram melhores oportunidades de trabalho nas indústrias, no comércio, nos serviços urbanos e na administração pública do que no cultivo dos lotes coloniais. O envelhecimento e a morte dos colonos originais possivelmente contribuíram para a transformação da antiga colônia agrícola em bairro suburbano, pois seus filhos não se revelaram dispostos a prosseguir o cultivo da terra e preferiram obter maiores lucros parcelando os lotes coloniais.

A subdivisão dos lotes n. 20 a 26 foi aprovada em março de 1925. Apenas a viúva de um dos seis colonos que compraram esses lotes ao Estado apareceu como proprietária e, portanto beneficiária, dessa subdivisão. Era Velia Piantanichi, viúva de Augusto Piantanichi, proprietário do lote n. 22, comprado ao Estado por 193\$000 (cento e noventa e três mil réis), em junho de 1907, e do lote n. 21, cujo título definitivo, no mesmo valor, foi expedido em fevereiro de 1911. Ao contrário de outros colonos, Piantanichi não teria feito até morrer nenhuma venda de partes desses seus lotes coloniais, indicando que se tratava realmente de um pequeno agricultor, sem interesse em fragmentar seus lotes para multiplicar o valor de seu patrimônio, como fez Angelina del Ferro (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 20-22).

Os herdeiros de Piantanichi revelaram mais disposição para os negócios imobiliários do que o pai. Em junho de 1922, os 40.000m² dos lotes de Augusto Piantanichi foram avaliados em 1:950\$000 (quase dois contos de réis), ou seja, cerca de \$049 (quarenta e nove réis) o metro quadrado, sendo partilhados pela viúva, quatro filhos menores e duas filhas adultas, casadas. Em março de 1925, a prefeitura aprovou a subdivisão dos lotes pertencentes à família Piantanichi, juntamente com outros cinco lotes coloniais. Couberam a Velia Piantanichi e seus filhos os cinco quarteirões entre as ruas Prados e Espinosa, correspondentes, *grosso modo*, aos lotes que pertenceram a Augusto Piantanichi, agora divididos em 76 pequenos lotes com área em torno de 450m². Em janeiro de 1926, os herdeiros de Piantanichi venderam por 70:000\$000 (setenta contos de réis), ou seja, por 1\$750

(mil, setecentos e cinquenta réis) o metro quadrado, todos esses lotes, "com diversos barracões, pedreiras etc.", à firma Silvério Silva & Alvim (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 21-22).

Portanto, em apenas três anos e meio, a operação de parcelamento dos lotes herdados de Augusto Piantanichi multiplicou por 35 vezes o valor declarado do patrimônio de Velia Piantanichi e seus filhos. Logo, o simples ato de parcelar o lote colonial trazia maiores perspectivas de lucro aos antigos colonos do que a manutenção de suas terras como áreas indivisas, fossem cultivadas ou não. Assim, o mercado imobiliário ditou os termos da transformação do espaço rural do antigo núcleo colonial Carlos Prates em espaço suburbano, abrindo caminho para a ocupação do bairro por uma população de operários, funcionários de baixo escalão, comerciários e pequenos comerciantes e industriais, ao longo dos anos 1920 e 1930.

A venda dos quarteirões dos herdeiros de Piantanichi nos apresenta uma firma que no fim dos anos 1920 teve participação ativa nos negócios de terra nos subúrbios da cidade, parcelando lotes em várias ex-colônias e uma gleba rural nas bordas do perímetro demarcado pela CCNC: Silvério Silva & Alvim. Sobre Alvim, não conseguimos informação segura, mas seu sócio provavelmente seria o mesmo Silvério Silva que, em 1912, era dono de uma serraria na Avenida Tocantins, onde também se beneficiava fumo e se fabricavam cigarros²²². É possível que ao longo dos anos 1910 Silvério Silva também tenha se envolvido, como capitalista, no ramo da construção civil e também em outras atividades²²³ (LE VEN, 1977, p.46).

Outra firma também esteve envolvida nessa subdivisão que deu origem à parte do bairro do Carlos Prates situada entre as Ruas Virgínia e Itamarandiba. Em junho de 1924, Alcides Lobo & Cia. comprou o lote n. 24, com 20.000m², e parte do lote n. 25, com 15.000m², pagando 25:000\$000 (vinte e cinco contos) a Ernesto Witke, herdeiro do colono

²²² De acordo com Michel Le Ven, essa serraria, com 45 empregados, era a menor das quatro então existentes na cidade. As outras serrarias eram muito maiores que a de Silvério Silva. Garcia de Paiva & Pinto, depois denominada Serraria Souza Pinto, empregava 450 trabalhadores. A Empresa Prado Lopes, do advogado e político Antônio do Prado Lopes Pereira, ex-engenheiro da CCNC, tinha 400 empregados. Gerspacher & Salse, de Joseph Gerspacher e Jaime Salse, empregava 150 trabalhadores. Todos esses empresários atuavam também como construtores de edifícios (LE VEN, 1977, p. 46; DICIONÁRIO, 1997, p. 114-116, 190-191, 199-200, 206-207, 235-236).

²²³ Segundo Abílio Barreto, chamava-se Silvério Silva um dos integrantes do primeiro conselho fiscal do Banco da Lavoura, fundado em 1925. De acordo com Otavio Soares Dulci, da diretoria da Sociedade Mineira de Agricultura, entre 1923 e 1925 fazia parte um senhor também chamado Silvério Silva. Provavelmente trata-se, nos dois casos, do mesmo empreendedor da ex-colônia Carlos Prates (BARRETO, 1950, p. 198; DULCI, 1999, p. 120).

Paulo Hilario Witke. Em março do mesmo ano, no inventário de Paulo Witke, o lote n. 24 havia sido avaliado em 8:000\$000 (oito contos) e três meses depois, quando o processo de subdivisão dessa área da ex-colônia se anunciava, Ernesto Witke comprou, por 6:000\$000 (seis contos), a parte do vizinho lote n. 25. Aprovada a subdivisão dos lotes n. 20 a 26, couberam a Alcides Lobo & Cia. 32 pequenos lotes nos quarteirões entre as ruas Itamarandiba e Sabinópolis. Se considerarmos o preço pago por Silvério Silva & Alvim pelos 76 lotes dos herdeiros de Piantanichi, esses 32 lotes de Alcides Lobo & Cia. possivelmente valeriam os 25:000\$000 (vinte cinco contos) investidos na compra dos 45.000m² a Ernesto Witke. Podemos supor, então, que o herdeiro de Paulo Witke seria um negociante habilidoso e atento ao mercado ou que talvez fosse sócio de Alcides Lobo (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 24-25).

Além de firmas organizadas, negociantes também participaram dessa grande subdivisão. Um deles foi Custódio Pinto Coelho, que recebeu 40 lotes em cinco quarteirões lançados entre as ruas Espinosa e Sabinópolis. Em maio de 1923, Custódio Pinto Coelho havia comprado o lote colonial n. 23, com 20.000m² e um barracão, por 11:500\$000 (onze contos e quinhentos mil réis), certamente com o propósito de parcelar o terreno²²⁴. O vendedor foi o colono Ferretti Luigi, que, em abril de 1911, havia recebido o título definitivo desse lote, comprado ao Estado por 200\$000 (duzentos mil réis). A julgar pelo preço pago por Silvério Silva & Alvim pelos lotes de Velia Piantanichi e seus filhos, os 40 novos lotes de Custódio Pinto Coelho valeriam pelo menos 36:000\$000 (trinta e seis contos), ou seja, o triplo do valor investido na compra do lote n. 23 (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 23). O valor relativamente elevado pago pelo lote de Ferretti, \$575 (quinhentos e setenta e cinco réis) o metro quadrado, nos sugere que os vizinhos lotes n. 21 e 22 teriam certamente sido avaliados por baixo no inventário de Augusto Piantanichi. Ainda assim, nos parece certo que os herdeiros de Piantanichi fizeram ótimo negócio ao parcelar seus lotes coloniais em lugar de vendê-los indivisos, como fez Ferretti.

A outro negociante, Redozino Candiotto, couberam 17 lotes em cinco quarteirões delimitados pelas ruas Sabinópolis e Itamarandiba. Em dezembro de 1910, por escritura pública, Candiotto havia comprado o lote n. 26, com 19.000m², ao colono Victorino Primão, que recebera o título definitivo em março de 1908, pagando ao Estado 136\$040 (cento e trinta e seis mil réis). Uma semana após comprar esse lote, Candiotto vendeu, por título particular,

²²⁴ Segundo Abílio Barreto, um dos gerentes que administraram a agência belo-horizontina do Banco de Crédito Real chamava-se Custódio Pinto Coelho. Possivelmente trata-se do investidor que comprou o lote de Luigi Ferretti em 1923 (BARRETO, 1950, p. 197).

uma parte com frente para a "Rua da Colônia" e 9.500m² de área para Antônio Bernardino de Faria. Entre 1913 e 1923, Candiotto vendeu várias partes desse lote n. 26, enquanto Antônio Bernardino de Faria revendeu o seu terreno para o Dr. Aleixo Paraguassu, que por sua vez transferiu esses 9.500m² a Silvério Silva em setembro de 1924²²⁵. Na subdivisão feita em 1925, essa parte do lote n. 26 rendeu a Silvério Silva 18 terrenos, cujo valor nós poderíamos estimar em cerca de 16:500\$000 (dezesesseis contos e quinhentos mil réis) (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 26).

Por fim, a lista dos promotores da subdivisão dos lotes n. 20 a 26 completa-se com dois sócios que ficaram com 37 lotes nos quarteirões lindeiros à Rua Virgínia: Victor Bagno e Serafim Meneguini, este um mestre-de-obras e construtor italiano. Esses quarteirões ocupavam os 20.000m² do lote colonial n. 20, comprado em abril de 1921 por Velia Piantanichi aos herdeiros do colono Giuseppe Francischini. É provável que Bagno e Meneguine tenham adquirido esses lotes em bloco, a Velia Piantanichi, justamente quando a subdivisão estava sendo aprovada pela prefeitura, a tempo de figurarem como promotores do parcelamento. O fato de Meneguini ser construtor nos indica que o objetivo dos dois sócios seria a construção de casas e barracões, aproveitando o afluxo de novos moradores induzido pela linha de bonde (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 21; DICIONÁRIO, 1997, p. 158).

De uma forma geral, o estímulo mais poderoso para o aumento das densidades populacionais em áreas dos subúrbios da cidade e, em especial, para a transformação dos espaços da ex-colônia Carlos Prates em bairros suburbanos veio da implantação de linhas de bonde. O transporte público permitiu que moradores do antigo núcleo colonial pudessem se deslocar com relativa facilidade pela cidade, certamente contribuindo para mudar os modos como esses colonos se inseriam na vida urbana. Por outro lado, as linhas de bonde atraíram novos moradores para a ex-colônia, pois tornaram possível a várias pessoas se estabelecerem em áreas relativamente remotas e alcançar com facilidade as áreas centrais onde se encontravam as melhores oportunidades de trabalho e a maior parte dos serviços urbanos. Como ressalta Adelman, o serviço de bondes era pouco confortável, relativamente confiável e muito barato:

in a period noted for inflation, the cost of a trip anywhere in the city remained the same, 100 réis, until 1930. Furthermore, during the 1920's there is evidence of rising wage levels. The stable fare and rising wages

²²⁵ Aleixo Paraguassu (Minas Novas, 1881 - Belo Horizonte, 1964) era político e advogado. Funcionário da prefeitura de Belo Horizonte, formou-se em direito em 1920, abrindo uma das bancas de advocacia mais conhecidas da cidade. Foi presidente da Liga Operária Mineira e, em 1946, foi um dos organizadores do Partido Trabalhista Brasileiro em Minas Gerais (MONTEIRO, 1994, v. 2, p. 503-504).

*translated into decreasing costs of transportation for Belo Horizonte's working classes. [...] This combination of higher pay and stable fares enabled workingmen to purchase land and build homes on streets adjacent to the streetcar tracks far from the urban core*²²⁶ (ADELMAN, 1974, p. 151).

As primeiras linhas de bonde da cidade cobriram basicamente os bairros urbanos e suburbanos da *faixa implantada pela CCNC*, com uma extensão pelo Barro Preto, a seção da área urbana na qual, como vimos anteriormente, a prefeitura havia concedido lotes a operários. O serviço de bondes da cidade foi implantado efetivamente em 1902, aproveitando parte das linhas dos chamados ramais férreos urbanos, que haviam servido, entre 1896 e 1898, para o transporte de materiais de construção para os canteiros de obras espalhados *pela faixa implantada pela CCNC*. As primeiras linhas percorriam os três bairros da área urbana: do Comércio, dos Funcionários e do Quartel. Prolongamentos dessa rede para fora da área delimitada pela Avenida do Contorno foram feitos logo a seguir. Em 1905, a linha da Serra penetrou na I seção suburbana, ao longo da Rua do Chumbo, e a linha da Floresta entrou na VI seção suburbana, passando pela Avenida do Contorno e pela Rua Pousos Alegres, aproximando-se do núcleo colonial Américo Werneck. Em 1906, a linha do Prado Mineiro, especificamente construída para dar acesso ao hipódromo da cidade, atravessou o Barro Preto, ou seja, a VIII seção urbana, e um trecho do núcleo colonial Carlos Prates. No mesmo ano, um pequeno prolongamento da linha do Quartel chegou até o matadouro, melhorando o transporte de carne verde para os açougues da cidade e em 1909 uma linha na VI seção suburbana permitiu o acesso ao cemitério do Bonfim a partir da Praça do Mercado²²⁷ (OMNIBUS, 1996, p. 42-50).

No Quadro 9, apêndice, no qual relacionamos a implantação das linhas de bonde entre 1902 e 1930, podemos verificar o adensamento das linhas na área urbana e a expansão do serviço de transporte urbano nas partes noroeste e norte dos subúrbios da cidade. Essa expansão das linhas na primeira periferia da cidade ocorreu a partir de 1912, quando o

²²⁶ Traduzindo livremente: "em um período marcado pela inflação, o custo de uma viagem para qualquer ponto da cidade permaneceu o mesmo, \$100 (cem réis), até 1930. Além disso, há evidências de que durante os anos 1920 os salários teriam aumentado. Passagens estáveis e salários mais altos traduziram-se para as classes trabalhadoras de Belo Horizonte em custos de transporte decrescentes. Tal combinação de remuneração maior e passagens estáveis permitiram que, em áreas distantes do centro da cidade, trabalhadores comprassem terrenos e construíssem casas em ruas próximas às linhas de bonde" (ADELMAN, 1974, p. 151, tradução nossa).

²²⁷ A Rua do Chumbo é hoje a Rua Professor Estevão Pinto. O matadouro situava-se nos terrenos hoje ocupados pelo Instituto Raul Soares, junto à Praça Floriano Peixoto, em Santa Efigênia. Praça do Mercado, como já vimos, era o nome popular da Praça 14 de Fevereiro, a atual Praça Barão do Rio Branco ou Praça da Rodoviária (BELLO HORIZONTE, 1929a).

governo mineiro fez a concessão dos serviços de eletricidade e de bondes a uma companhia privada do Rio de Janeiro, Sampaio Corrêa & Cia., cujos representantes em Belo Horizonte eram o político e empresário Manoel Thomaz de Carvalho Britto e Ludgero Dolabela, ex-engenheiro da CCNC. Em pouco tempo, Carvalho de Britto assumiu o controle da empresa, que passou a ser denominada Companhia de Eletricidade e Viação Urbana de Minas Gerais (OMNIBUS, 1996, p. 58; EAKIN, 2001, p. 84; QUADRO 9, apêndice).

Em 1913, a Companhia de Eletricidade e Viação Urbana implantou uma nova linha de bonde, Lagoinha, percorrendo a Rua Itapeçerica (PENNA, O., 1997, p. 141). Com essa nova linha, a VI seção suburbana, a mais povoada das seções implantadas na coroa externa da Avenida do Contorno, passou a ser coberta por três linhas, uma delas articulada à Praça da Estação - a linha Floresta - e as demais à Praça do Mercado, através de uma ponte. Em pouco mais de dez anos, a Praça Vaz de Mello, um largo junto a essa ponte que dava acesso à área urbana, se converteria em um centro de comércio local que polarizaria a vida urbana dos bairros da Lagoinha e do Bonfim até os anos 1970. A facilidade de transporte para o centro estimulou o parcelamento de grandes lotes suburbanos na Lagoinha e no Bonfim (PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a).

A linha Carlos Prates, articulando com o centro da cidade a parte norte do antigo núcleo colonial Carlos Prates, foi inaugurada em março de 1915. Essa linha partia da Avenida Paraná, percorria a Rua dos Tupinambás até a Avenida do Contorno, atravessava o ribeirão pela chamada ponte do Saco e, subindo pela Rua Paraíso, alcançava a Rua do Ramal. Nessa rua, seguia ao lado das linhas da Estrada de Ferro Oeste de Minas até o início da Rua de Contagem²²⁸. Subindo por essa antiga estrada colonial, a linha de bonde passava em frente de quase todos os lotes dessa parte norte da ex-colônia Carlos Prates, tornando-se o mais importante indutor do processo de transformação da área em bairro suburbano. Segundo Adelman,

the paving of the Contagem road and the laying of streetcar tracks along it, beginning in 1914, threw open the ex-colony to large-scale development. With the exception of a few steep hills and some low-lying marsh land by the Arrudas' banks, the ex-colony presented no special site problems. As good linear streetcar service reached out along the Rua Contagem, developers purchased land from colonists and then pushed the district's borders westward into open fields beyond the capital's boundaries. [...] The Carlos Prates streetcar line kept pace with all this expansion as its tracks headed westward connecting the Villa Bela Vista in 1925, the Villa Futuro in 1927, and the Villa Progresso in 1929, all subdivisions on the western perimeters

²²⁸ Hoje, esse trajeto de acesso ao Carlos Prates, coincidente com o velho caminho do arraial do Curral d'El-Rei para a região de Contagem, encontra-se barrado pelas linhas do metrô de superfície.

*of Carlos Prates, with Belo Horizonte's downtown core*²²⁹ (ADELMAN, 1974, p. 164-165).

A capacidade que tinham as linhas de bonde de induzir as transformações dos espaços da cidade, estimulando o adensamento das áreas que atravessavam e, na sua ponta, abrindo o caminho para a expansão urbana, certamente não escapou aos investidores, que vislumbraram possibilidades de fazer bons negócios comprando lotes na ex-colônia Carlos Prates a preço relativamente baixo e auferindo lucros do parcelamento desses terrenos. Não é surpreendente que entre os investidores que adquiriram lotes coloniais ao longo da linha de bonde estivesse o próprio diretor-presidente da Companhia de Eletricidade e Viação Urbana, Manoel Thomaz de Carvalho Britto²³⁰, que, por escritura lavrada em junho de 1926, comprou os lotes coloniais n. 58 a 60, com 69.500m², e parte dos lotes n. 43 e 44, com 17.000m², por 91:000\$000 (noventa e um contos de réis), pagos à J. Ramos & Cia. (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 43-44, 58-60; FIG. 16; FIG. 25).

Entre os investidores atraídos pelas possibilidades abertas pela implantação da linha do Carlos Prates estava também um grupo de membros da elite belo-horizontina que, no início dos anos 1920, se encontravam em trajetórias ascendentes como empresários e como políticos, ligados ao PRM. Esses homens se interessaram basicamente em formar um estoque

²²⁹ Em tradução livre: "a pavimentação da estrada de Contagem e o lançamento de linhas de bonde em sua extensão, começando em 1914, franqueou a ex-colônia a um desenvolvimento em larga escala. Exceto por umas poucas colinas íngremes e algumas várzeas alagadiças à beira do Arrudas, o sítio da ex-colônia não oferecia dificuldades especiais. À medida que um bom serviço de transporte se estendeu ao longo da Rua de Contagem, empreendedores compraram terras aos colonos e então empurraram para oeste os limites do bairro, por sobre os campos abertos para além do perímetro da capital. [...] O bonde do Carlos Prates seguiu o passo de toda essa expansão à medida que suas linhas avançaram para oeste ligando ao centro da cidade a Vila Bela Vista, em 1925, a Vila Futuro, em 1927, e a Vila Progresso, em 1929, todas elas subdivisões nas divisas ocidentais do Carlos Prates" (ADELMAN, 1974, p. 164-165, tradução nossa). Essas três vilas citadas por Adelman compõem hoje boa parte do bairro Padre Eustáquio, ao longo da Avenida Progresso e da Rua Padre Eustáquio (CONHEÇA Belo Horizonte, 1983). Em 1929, uma Vila Progresso foi aprovada pela prefeitura, no alto da Barroca, em torno da Rua Contria. Evidentemente, não é a mesma Vila Progresso citada por Adelman (BELLO HORIZONTE, 1931, p. 167).

²³⁰ Manoel Thomaz de Carvalho Britto (Antonio Dias, Itabira do Mato Dentro, 1872 - Rio de Janeiro, 1952). Formado na Faculdade de Direito de São Paulo. Deputado estadual (1899-1902) e deputado federal (1904-1906), destacando-se na Câmara dos Deputados como especialista em questões econômicas. Em 1906 foi secretário do Interior, nomeado pelo presidente do Estado, João Pinheiro, quando empreendeu importante reforma do ensino público, acumulando também a pasta das Finanças a partir de julho de 1907. Em outubro de 1908, com a morte do presidente do Estado, deixou o governo mineiro e, a seguir, foi um dos líderes da campanha civilista em Minas Gerais. Afastou-se da política em 1910, retornando em 1921, como deputado federal. No fim dos anos 1920, foi dos poucos políticos do PRM que se colocaram contra a Aliança Liberal e, após outubro de 1930, abandonou definitivamente a política, dedicando-se aos negócios. Como empresário, foi diretor-presidente da Companhia de Eletricidade e Viação Urbana de Minas Gerais de 1912 até 1926, quando a companhia foi encampada pelo governo mineiro. Carvalho Britto foi também agricultor e industrial do ramo de fiação e tecelagem (ABRANCHES, 1918, v. II, p. 159; EAKIN, 2001, p. 70, 84, 216; MINAS GERAES, 1927, p. 56-60; MONTEIRO, 1994, v. 1, p. 116-118; OMNIBUS, 1996, p. 78; VISCARDI, 2001, p. 348).

de terrenos que, ao longo dos anos 1930 e 1940, provavelmente serviram como lastro para negócios bancários e para empreendimentos comerciais.

Esse estoque teve origem na compra de uma chácara formada a partir de 1911 por Paulo Chindemi e a Guido Cavalcanti Nerbicaro. Esses dois colonos de origem italiana possivelmente seriam parentes ou teriam uma relação de amizade estreita, pois, de acordo com uma anotação feita em julho de 1923 no *Registro de lotes*, Chindemi herdou todos os bens de Cavalcanti (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 44). Localizada na extremidade oeste do antigo núcleo colonial Carlos Prates, essa chácara foi negociada em maio de 1924:

os Drs. José Osvaldo de Araújo e Octaviano Ribeiro de Almeida, por escritura de 16 de maio de 1924 [lavrada] no 3º Ofício, compraram por 20:000\$000 [vinte contos de réis] a Paulo Chindemi parte deste lote (43) e parte do de n. 44, a chácara "Vesúvio", composta de diversas benfeitorias, entre as quais a principal é constituída por uma casa de residência e respectivo terreno, com área de 25.000m², confrontando pela frente com a Rua Contagem, pelo lado direito com o Sr. Álvaro Camargos, pelo esquerdo com João Lopes da Silva e pelos fundos com o Dr. Aleixo Paraguassu, tendo uma servidão de caminho constante da escritura (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 43).

Os dois novos proprietários estavam distantes do perfil do pequeno agricultor e se aproximavam mais dos investidores interessados em lucrar com as subdivisões. Otaviano Ribeiro de Almeida era médico e professor da Faculdade de Medicina. José Osvaldo de Araújo²³¹ era jornalista e inspetor federal do Ginásio Mineiro. Mais tarde, Octaviano Ribeiro de Almeida vendeu a sua parte na chácara Vesúvio ao Dr. Noraldino de Lima²³², político e

²³¹ José Osvaldo de Araújo (Dores do Indaiá, 1887 - Belo Horizonte, 1975). Jornalista, político, empresário e professor. Inspetor federal do Ginásio Mineiro em 1924, tornou-se, em 1925, professor da Escola Normal e funcionário do Banco da Lavoura, dirigido por Clemente de Faria. Era também um dos redatores do *Diário de Minas*, órgão oficial do PRM. Participou da fundação do Banco de Crédito Predial, também com Clemente de Faria e Antônio Mourão Guimarães, sendo mais tarde diretor desse banco, renomeado Banco Minas Gerais. Em 1938, organizou e dirigiu a Companhia de Seguros Minas-Brasil, juntamente com Christiano Teixeira Guimarães e Antônio Mourão Guimarães. Entre abril de 1938 e abril de 1940, foi prefeito de Belo Horizonte, nomeado pelo interventor federal, Benedito Valadares. Em 1939 foi um dos fundadores da Escola de Filosofia de Minas Gerais, a atual Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFMG (MONTEIRO, 1994, v. 1, p. 55-56; EAKIN, 2001, p. 120-121, 150-151). Curiosamente, Pedro Nava, em *Beira-mar*, juntou em longo trecho no qual apresentava "os passantes das ruas de Belo Horizonte" dois dos proprietários de partes dos lotes n. 43 e 44 da ex-colônia Carlos Prates: "o José Osvaldo de Araújo sobe correndo para Álvares Cabral - poeta e jornalista, já se sabia que chegaria sua hora política: seria mais tarde o vigésimo segundo prefeito de Belo Horizonte. Por baixo dos ficus vinham o fraque do Aleixo Paraguassu, o teclado dos dentes do Gamaliel Suaris, a testa curta do Raimundo Mendes e mais a testa ampla do Luís Leopoldo Coutinho Cavalcanti" (NAVA, 1985, p. 267-270).

²³² Noraldino de Lima (São Sebastião do Paraíso, 1885 - Rio de Janeiro, 1951). Foi redator do *Diário de Minas*, juntamente com José Osvaldo de Araújo (1922-1926), diretor da Imprensa Oficial (1922-1926) e diretor de Instrução Pública (1930-1931). Em 1931, foi nomeado secretário de Educação e Saúde Pública, permanecendo nesse cargo até 1935. Entre 14 de novembro e 18 de dezembro de 1946 foi interventor federal de Minas Gerais (MONTEIRO, 1994, v. 1, p. 349-350).

alto funcionário do governo mineiro. Os terrenos vizinhos pertencentes a Aleixo Paraguassu foram, após passarem pelas mãos de J. Ramos & Cia. e de Carvalho Britto, transferidos a José Osvaldo de Araújo e a Clemente de Faria²³³. Assim, sobre a chácara Vesúvio, de Paulo Chindemi, convergiram os interesses de um grupo de empreendedores da elite local. Vale a pena ressaltar as conexões pessoais entre esses homens que estavam entre 35 e 45 anos de idade, que tinham articulações com o governo mineiro, e que sabemos, com a vantagem de uma visão retrospectiva, estavam em plena ascensão nos negócios e na política mineira.

Em outubro de 1928, a prefeitura aprovou uma subdivisão de aproximadamente 42.000m² em nome de José Osvaldo de Araújo e outros, na ex-colônia Carlos Prates. Assim, enquanto a linha de bonde avançava para além da divisa oeste da ex-colônia, José Osvaldo de Araújo, Clemente de Faria e Noraldino Lima promoveram a subdivisão de dois quarteirões entre as projetadas ruas Itanhandu e Pacaembu (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 51-53, QUADRO 10, apêndice; FIG. 16; FIG. 25).

Como não localizamos registros que nos permitissem levantar mais informações sobre a comercialização desses terrenos, podemos supor que esses empreendedores formaram um estoque de terrenos, prontos a serem dados como garantia em transações bancárias e comerciais. Passaram-se muitos anos antes que esses terrenos fossem efetivamente ocupados, pois, a *Planta cadastral de Belo Horizonte*, de 1942, nos mostra que, no início dos anos 1940, as ruas Itanhandu e Pacaembu sequer estavam abertas e a casa da chácara Vesúvio permanecia solitária faceando a Rua de Contagem e a dúzia de casas que se espalhavam nos quarteirões fronteiros (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1942).

Pelos livros de registro analisados, podemos verificar que boa parte dos colonos que estavam assentados no antigo núcleo Carlos Prates em 1911, quando ocorreu o fim da tutela do Estado sobre a colônia, participou do processo de transformação dos espaços rurais em espaços suburbanos. Essa participação se deu quase sempre vendendo seus lotes a negociantes, investidores e construtores que, ao parcelarem as terras e sobre elas edificar casas e barracões, puderam efetivamente tirar proveito do processo de adensamento que tomou impulso em meados dos anos 1920.

²³³ Clemente Soares de Faria (Salinas, 1891 - Belo Horizonte, 1948). Deputado estadual entre 1915 e 1918, fundou em 1925 o Banco da Lavoura (hoje Banco Real), consolidando-o como um dos maiores do país ao longo dos anos 1930 e 1940. Criou em 1930, com Antônio Mourão Guimarães, o Banco de Crédito Predial, depois Banco Minas Gerais. Organizou a Empresa Mineira de Terrenos, participando de empreendimentos imobiliários como o Parque Cidade Jardim, loteamento na região nordeste da cidade, próxima às oficinas da Central do Brasil (MONTEIRO, 1994, v. 1, p. 238).

Alguns colonos, contudo, tiveram participação mais destacada nesse processo, e puderam prosperar como negociantes de terras. Francisco e Domingos Gatti, pai e filho, imigrantes piemonteses, das primeiras levas de colonos que se assentaram no antigo núcleo Carlos Prates, são exemplos dessas experiências bem sucedidas. As trajetórias destes dois imigrantes estão detalhadas a seguir por dois motivos. Por um lado, pelo que nos mostram dos processos de subdivisão dos terrenos e do rearranjo dos espaços rurais da ex-colônia pela ação da iniciativa privada. Domingos Gatti foi o responsável pela abertura de ruas e pelo estabelecimento de uma nova articulação entre as duas partes da ex-colônia, através da construção de uma ponte sobre o ribeirão Arrudas. Por outro lado, as trajetórias desses imigrantes nos apresentam colonos que revelaram clara inclinação por atividades urbanas, a partir das demandas e oportunidades colocadas pelo crescimento da cidade. Assim, os Gatti não se enquadraram no perfil dos pequenos agricultores que a Repartição de Terras e Colonização esperava assentar na zona colonial.

Em janeiro de 1898, Francesco Gatti, de 62 anos, sua mulher, Maria, com 50, e os filhos Domenico, de 23 anos, Antonio, de 16, Ernesto, de 13, e Lucia, de 10 anos, passaram pela Hospedaria Horta Barbosa, em Juiz de Fora, e seguiram, junto com sete outras famílias piemontesas, para Sabará, de onde vieram para Belo Horizonte, fixando-se no núcleo colonial Carlos Prates²³⁴. Entre junho e dezembro de 1903, a Repartição de Terras e Colonização emitiu em nome de Gatti Francisco os títulos definitivos das compras dos lotes n. 76 e n. 77, após pagar ao Estado cerca de \$010 (dez réis) o metro quadrado. Esses dois lotes, com cerca de 43.000m², estavam situados na parte sul do núcleo colonial Carlos Prates, na margem direita do Arrudas, no ponto em que o córrego do Pinto desaguava no ribeirão. Nesses terrenos, Domingos Gatti instalou uma olaria e um curtume, que em 1912 segundo Michel Le Ven, teria 30 empregados e era a maior das três cerâmicas que existiriam então na cidade²³⁵

²³⁴ Segundo Norma de Góes Monteiro, a Hospedaria Horta Barbosa, localizada nos arredores de Juiz de Fora, junto à Central do Brasil, foi criada pelo governo provincial em maio de 1889 para receber imigrantes europeus e encaminha-los a fazendas e cidades mineiras onde pudessem obter trabalho. Os recém-chegados eram registrados e, após permanecerem alguns dias na hospedaria, eram enviados aos municípios onde se estabeleceriam. De 1895 a 1899, quando o governo mineiro subvencionou a vinda de imigrantes europeus, o registro dos recém-chegados foi feito com certo rigor, pois era forma de controlar o fluxo de imigrantes e o dispêndio de recursos com o pagamento de passagens marítimas e ferroviárias (MONTEIRO, 1973, p. 99-100).

²³⁵ As outras cerâmicas existentes em 1912 na cidade seriam, segundo Le Ven, a Cerâmica Horizontalina, fundada por Carlos Antonini, na Avenida do Contorno, na I seção suburbana, onde hoje é o bairro São Lucas, com 26 empregados, e a fábrica de ladrilhos e pedras plásticas de Lunardi & Machado, na Rua Curitiba, I seção urbana, junto à Praça do Mercado, com 21 trabalhadores (LE VEN, 1977, p. 46; DICIONÁRIO, 1997, p. 45, 142-144). Entretanto, segundo relatório do diretor de Agricultura, Carlos Prates, havia em 1911 seis olarias pertencentes a colonos, no núcleo colonial Carlos Prates. No ano anterior, essas olarias teriam produzido. Existiam também olarias nos núcleos Bias Fortes, Américo Werneck e Adalberto Ferraz e havia um curtume na colônia Américo Werneck (MINAS GERAES, 1911b *passim*).

(MINAS GERAES, 1897-1898, p. 214; BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 76-77; LEVEN, 1977, p. 47; FIG. 16; FIG. 22).

Esses lotes não eram as únicas propriedades da família no núcleo colonial Carlos Prates. Em junho de 1907, Domingos Gatti recebeu o título definitivo do lote n. 47, na parte norte dessa colônia. Com frente para a Rua de Contagem e fundos sobre o ribeirão Arrudas, esse lote tinha 22.000m² e custou 214\$500 (duzentos e quatorze mil réis). Em dezembro de 1909, Domingos Gatti recebeu o título definitivo do vizinho lote n. 48, com 21.500m², comprado por 215\$000 (duzentos e quinze mil réis), ou seja, os mesmos \$010 (dez réis) por metro quadrado que foram pagos pelos outros lotes da família (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 47-48; FIG. 16; FIG. 25).

É possível que esses quatro lotes tenham sido adquiridos pelos Gatti assim que se estabeleceram na antiga colônia, por volta de 1898 e 1899. A família teria imigrado do Piemonte com algum capital, que lhes teria proporcionado bom ponto de partida para prosperarem na zona colonial da Cidade de Minas. Em poucos anos, Domingos Gatti pode começar a comprar terras na colônia, ampliando o patrimônio familiar.

Desse modo, em fevereiro de 1910, Gatti comprou uma parte no fundo do lote n. 85, junto ao ribeirão Arrudas e às linhas do ramal que a Estrada de Ferro Oeste de Minas estava construindo em direção a Pará de Minas, com 3.200m². Três meses depois, comprou a Henrique Pocci uma parte do lote n. 49, na margem esquerda do Arrudas, e em outubro de 1911 adquiriu o restante desse terreno de 23.000m², por um valor que não está anotado no *Registro de lotes*. Por fim, em abril de 1912, comprou a Manoel Leite Novo Relvinhas uma parte do lote n. 78, vizinho aos lotes de seu pai, com 800m² e frente para "a rua que vai para a Estação do Prado" (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 49, 78, 85).

Portanto, no início de 1912, quando a prefeitura incorporou à zona suburbana a ex-colônia Carlos Prates, Domingos Gatti era proprietário de 66.500m² na parte norte da ex-colônia, junto à Rua de Contagem, de 3.200m² na parte sul da ex-colônia, nas vizinhanças da estação ferroviária que a Oeste de Minas havia construído junto ao Prado Mineiro, e de 804m² ao lado dos terrenos pertencentes a seu pai. Francisco Gatti, por sua vez, era dono de 43.000m², na parte sul da ex-colônia, em frente da linha de bonde que subia em direção ao Prado Mineiro. No total, pai e filho eram donos de 113.500m², nas duas partes da ex-colônia.

Esse patrimônio continuou a ser aumentado. Em fevereiro de 1914, Francisco Gatti recebeu do Estado o título definitivo do lote n. 30, com 20.000m², com frente para a Rua de Contagem e fundo sobre o córrego do Pastinho, pagando 200\$000 (duzentos mil réis). Entre fevereiro de 1914 e agosto de 1925, Gatti vendeu aos poucos quase um quarto desse seu

terreno, apurando 2:430\$000 (dois contos e quatrocentos e trinta mil réis). Um valor relativamente modesto em vendas paulatinas, nos sugerindo que, nessa altura da sua vida, Gatti apenas administraria com prudência o seu patrimônio. Reforçando essa possibilidade, em 1916, Francisco Gatti já havia transferido 16.414m² dos lotes da olaria a seu filho Ernesto e 19.980m² a Domingos, talvez como forma de encaminhar em vida a distribuição de parte dos seus bens aos seus herdeiros necessários²³⁶. O desempenho de seu filho Domingos como negociante de terras seria bem mais arrojado.

Ainda em 1916, Domingos Gatti comprou 5.000m² do lote n. 84, entre o ribeirão Arrudas e as linhas da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Junto com os 3.200m² que já possuía nos fundos do lote n. 85, Gatti passou a ser proprietário de uma faixa de terrenos às margens do ribeirão, fronteira aos lotes coloniais que ele já possuía na margem esquerda do Arrudas, na parte norte da ex-colônia. Uma anotação no *Registro de lotes* nos indica o uso que Domingos Gatti fez desses seus terrenos às margens do ribeirão:

a prefeitura de Belo Horizonte, por escritura de 19 de maio de 1923, no 3º Ofício, comprou a Domingos Gatti, por 4:000\$000 [quatro contos de réis], uma ponte construída sobre o ribeirão Arrudas e uma faixa de terreno que é parte dos lotes 84 (este) e 85, com 14m de largura, compreendendo entre a dita ponte e a linha da Estrada de Ferro Oeste de Minas, dividindo pelos lados com terrenos da mesma Estrada, mais o direito de passagem pelo lado de cima da linha férrea e que dá acesso à Rua dos Pampas (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 84).

Assim, por iniciativa própria ou tendo sido induzido pela direção da Oeste de Minas, sozinho ou em associação com seus vizinhos, Domingos Gatti construiu uma ponte transpondo o ribeirão e ligando as duas partes da ex-colônia Carlos Prates e os moradores das partes altas junto a Rua de Contagem puderam alcançar a estação da Oeste de Minas, a princípio denominada Prado. Em 1921, quando a linha de bitola larga da Central do Brasil já passava junto à linha da Oeste de Minas, essa estação estava mencionada nas anotações do *Registro de lotes* como estação Carlos Prates, sugerindo que a ponte construída por Gatti já estaria em uso e que por ela havia um fluxo entre a estação e a parte norte da ex-colônia. Em 1929, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, as linhas das duas ferrovias eram cruzadas pela Rua Santa Quitéria, que ligava a Rua dos Pampas, no Prado, à Rua de Contagem, no Carlos Prates, passando pelos quarteirões em que estavam subdivididos

²³⁶ Se estiverem corretas as idades registradas na *Matrícula de Imigrantes da Hospedaria Horta Barbosa* e as anotações feitas no *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates*, Francisco Gatti teria quase 90 anos de idade quando fez as últimas vendas de partes do lote n. 30, em 1925. Domingos Gatti estaria com 50 anos e Ernesto teria 40 anos de idade.

os lotes coloniais 47 a 49, pertencentes a Domingos Gatti (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 22).

Essa subdivisão, aprovada pela prefeitura em agosto de 1923, parcelou os 66.500m² possuídos por Gatti em 142 lotes, com áreas em torno de 400m². A subdivisão provavelmente era anterior a 1923, pois estava representada na *Planta Geral de Bello Horizonte*, de 1920 (FIG. 16). Sobre os três lotes coloniais foi lançada uma grelha composta por duas ruas, Santa Quitéria e Lima Duarte, descendo em linha reta da Rua da Contagem até o ribeirão, cortadas por uma terceira, Rua Pequi²³⁷. A ocupação começou de imediato, especialmente ao longo da Rua Lima Duarte. Na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, de 1928, podemos verificar que 39% dos terrenos produzidos pela subdivisão dos lotes coloniais n. 47 a 49 estavam edificadas (PANORAMA, 1997, p. 42-43; BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 47-49; FIG. 25).

As primeiras vendas foram feitas em abril de 1923, antes mesmo da aprovação legal da subdivisão. Até dezembro de 1923, Domingos Gatti vendeu apenas nove dos seus 142 lotes. Ao longo de 1924, as vendas ganharam impulso, a um preço médio de 476\$000 (quatrocentos e setenta e seis mil réis) por lote. Em novembro desse ano, após quase dois anos de vendas, Gatti já havia vendido 40% do seu estoque de terrenos, recebendo no total 26:010\$000 (vinte e seis contos de réis).

Então, em dezembro de 1924 e janeiro de 1925, fez dois bons negócios, ganhando tanto no volume de vendas quanto no preço unitário de cada terreno. No primeiro, vendeu a Moraes & Cia., por 15:000\$000 (quinze contos de réis), um terreno de 1.600m², na Rua Santa Quitéria, em que foi instalada uma fábrica de papel²³⁸. A localização desse terreno, junto ao ribeirão e próxima à estação Carlos Prates, explicaria o alto valor obtido por Gatti nessa transação. No segundo negócio, Gatti transferiu 67 lotes a dois empresários, Adalberto Velloso de Carvalho e Pedro Giannetti, por 75:000\$000 (setenta e cinco contos), a um preço médio de 1:119\$000 (um conto e cento de dezenove mil réis) por lote²³⁹. Assim, em abril de

²³⁷ A Rua Pequi é hoje a Rua Riachuelo. As outras duas conservam os nomes originais.

²³⁸ Moraes & Cia. fabricavam papel. Essa fábrica começou a operar em outubro de 1926 (PENNA, O., 1997, p. 213). É possível que o ribeirão fornecesse a água para a produção de papel e recebesse os rejeitos da fábrica. Por isso, Moraes & Cia teriam buscado colocar sua indústria junto ao Arrudas, a montante da cidade.

²³⁹ Pedro Giannetti, também imigrante italiano, era, nos anos 1920, industrial e negociante de imóveis. Em Rio Acima, Giannetti possuía uma fundição e em Belo Horizonte era sócio da Cerâmica Horizontina. Assim, Domingos Gatti e Giannetti atuavam nos mesmos ramos de negócio: o mercado de imóveis e a indústria cerâmica. O filho de Giannetti, Américo Renê Giannetti foi um dos mais dinâmicos empresários mineiros dos anos 1930 e 1950, tendo sido prefeito de Belo Horizonte de 1951 a 1954. (DICIONÁRIO, 1997, p. 45; EAKIN, 2001, p. 119-120).

1925, dois anos após iniciar a comercialização dos lotes da subdivisão dos lotes n. 47 a 49, Domingos Gatti havia vendido 125 dos seus 142 lotes, recebendo 116:000\$000 (116 contos) de 44 diferentes compradores (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 47-49).

É certo que Domingos Gatti, com a abertura de um novo caminho de ligação com a parte sul da ex-colônia e com a área urbana e, principalmente, com o parcelamento de três lotes coloniais adquiridos ao Estado pelo preço médio de \$010 (dez réis) por metro quadrado, elevou o valor médio das suas terras para cerca de 2\$300 (dois mil e trezentos réis) por metro quadrado. Sem dúvida, um bom negócio, principalmente se recordarmos que entre 1923 e 1925, o próprio pai de Domingos Gatti vendeu partes do lote colonial n. 30 por \$625 (seiscentos e vinte cinco réis) por metro quadrado.

Entre os 44 compradores dos terrenos resultantes da subdivisão dos lotes n. 47 a 49, estavam uma indústria e dois negociantes de terras. Os demais seriam pequenos investidores ou pessoas que compravam lotes para construir suas casas e se estabelecer em um bairro afastado, mas servido pelo transporte urbano. Onze dos compradores tinham sobrenomes inconfundivelmente italianos: Arminio Barbieri, Jacomo Barbieri, Guilherme Bonfioli, Igino Bonfioli, Alexandre Bottaro, Antonio Cegantini, Vitorio Malagoli, Domingos Massara, João Mingoni, José Padovani e Eugenio Ricardoni.

Outros compradores eram médicos e advogados que adquiriram dez terrenos junto à Rua de Contagem e à linha de bonde: Dr. Ataliba Sales, Dr. Blair Ferreira, Dr. Lauro Enéas de Miranda e o Dr. Enock de Castro Souza. Desses terrenos, apenas um estava ocupado em 1928, o que nos indica que teriam sido comprados como investimento (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 47-49).

Os demais 26 compradores adquiriram ao todo 29 lotes dos quais, em 1928, apenas quatro estavam vagos, o que nos sugere que a maioria desses compradores ou se estabeleceu nos quarteirões em volta das ruas Lima Duarte e Santa Quitéria ou cuidaram de construir casas nos seus terrenos, valorizando as suas propriedades. É possível também que alguns tenham construído moradias para aluguel. Na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, de 1928, podem ser distinguidas construções nos fundos dos terrenos, que provavelmente eram barracões, muitos deles feitos para serem alugados (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 47-49).

A atuação de Domingos Gatti na ex-colônia Carlos Prates não se encerraria nessa lucrativa subdivisão. No fim dos anos 1920, Gatti, promoveu o parcelamento dos terrenos que lhe couberam nos lotes n. 76 e 77, onde estavam sua olaria e seu curtume. Domingos Gatti e

seu irmão cederam à prefeitura, em agosto de 1920, uma área de 2.683m² dos lotes n. 76 e 77, para a abertura da Rua Ituiutaba, no prolongamento da Avenida do Paraopeba, em direção à estação Carlos Prates. Em troca, receberam um terreno com 8.094m², cuja localização não foi anotada no *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates*.

Mas o grande negócio continuava a ser a venda de terras, de preferência por atacado. Entre janeiro de 1929 e outubro de 1930, Domingos Gatti vendeu, em três transações, uma delas com o banqueiro Clemente de Faria, 19.842m², recebendo em média 7\$000 (sete mil réis) por metro quadrado. Nesses terrenos foram posteriormente construídas casas, valorizadas pela presença da linha de bonde (BELO HORIZONTE, 1912-1940, L. 1, f. 76-78).

Como avaliar as trajetórias de Francisco Gatti e de seu filho Domingos? No *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates* encontramos, por certo, apenas uma pálida idéia da vida e das atividades desses imigrantes. Porém, as anotações feitas, ainda que sumárias e muitas vezes imprecisas, nos apresentam dois colonos que não se dedicaram ao cultivo da terra por muito tempo, preferindo prosperar em atividades que diziam respeito mais à vida da cidade que ao campo. Os dois Gatti, em especial Domingos, se destacaram como negociantes voltados para a indústria e a urbanização. De certa forma, as trajetórias dos Gatti, nos dizem da contradição básica do projeto de colonização empreendido pelo governo mineiro nos subúrbios da Cidade de Minas.

A localização de alguns trechos dos núcleos coloniais suburbanos se mostraria uma força poderosa, empurrando os colonos para a vida urbana. Enquanto a maior parte dos lotes dos núcleos coloniais Afonso Pena, Adalberto Ferraz e Bias Fortes encontrava-se distante e relativamente desarticulada dos bairros urbanos e suburbanos da cidade, os lotes do núcleo colonial Carlos Prates estavam próximos o bastante para permitir um contato mais freqüente com a vida cotidiana da cidade. E, também, para estimular colonos e suas famílias a buscarem ocupações urbanas, quase sempre assalariadas, em lugar de se empenharem no cultivo dos seus lotes coloniais. Esse processo de proletarização, como vimos, conspirava contra a intenção do governo mineiro de promover, através da colonização, o assentamento no estado de pequenos agricultores, cuja produção pudesse abastecer as cidades, sem se prender às oscilações do mercado externo, assegurando estabilidade ao campo e à economia regional.

As dimensões relativamente reduzidas dos lotes coloniais nos núcleos Carlos Prates e Américo Werneck também teriam propiciado condições não muito favoráveis para a consolidação desses estabelecimentos agrícolas. Pressupunham um cultivo intensivo do solo, que para proporcionar renda aos colonos demandaria o uso de técnicas relativamente

avançadas que, ao contrário das expectativas iniciais do governo mineiro, não faziam parte do repertório dos imigrantes assentados em 1898 e 1899, nem dos agricultores brasileiros que também se fixaram nos núcleos suburbanos.

A crise econômico-financeira de 1898 a 1906 tornou mais difícil a vida nesses dois núcleos coloniais, pois estreitou as perspectivas de prosperidade para os colonos e, ao mesmo tempo, impediu que o governo mineiro apoiasse efetivamente a consolidação dos núcleos como estabelecimentos agrícolas. O êxodo que, como vimos, reduziu drasticamente a população desses núcleos na primeira metade dos anos 1900, nos indica que os colonos não encontraram na cidade nem mercado para sua produção, nem mercado de trabalho. O abandono dos lotes coloniais e a emigração foram a saída para muitos colonos.

Certa recuperação econômica, na segunda metade dos anos 1900, permitiu o repovoamento dos núcleos suburbanos e a tímida retomada da imigração fez crescer a colônia italiana no núcleo colonial Carlos Prates. O aumento da população imigrante parece ter, como vimos, estimulado divisões de lotes coloniais, na maior parte informais. A recuperação econômica tornou possível, também, o desenvolvimento da produção colonial, quer de gêneros, quer de lenha, tijolos e telhas, assegurando aos colonos, tanto aos remanescentes da primeira leva quanto aos recém-chegados, melhores condições para amortizar as dívidas com o Estado e receber os títulos definitivos dos seus terrenos. A emancipação em outubro de 1911 representou, então, o fim das restrições sobre a propriedade dos lotes coloniais, permitindo aos colonos dispor livremente das terras. A incorporação dessas ex-colônias à zona suburbana, ou seja, à jurisdição da prefeitura, em fevereiro de 1912, abriu as portas para a transformação do espaço, especialmente na ex-colônia Carlos Prates, ainda que o governo mineiro não tivesse necessariamente a intenção de promover a conversão dos núcleos agrícolas em bairros. Como vimos, a instalação das linhas de bonde foi ponto de partida para dar impulso ao processo de parcelamento informal, que lentamente vinha se desenrolando desde o fim da primeira década do século XX, levando à vertiginosa subdivisão dos lotes coloniais ao longo dos anos 1920.

Também, a recuperação econômica do fim dos anos 1900, ainda que pouco vigorosa, certamente permitiu a alguns colonos - os que, como os Gatti, teriam algum capital ou estavam envolvidos em atividades mais rentáveis do que o cultivo das terras ou o trabalho assalariado - acumular bens e formar um patrimônio. Mais tarde, com o crescimento econômico da cidade nos anos 1920, essas bases materiais tornaram-lhes possível participar, de modo ativo, no processo de subdivisão que multiplicou o valor das terras na ex-colônia Carlos Prates e que abriu caminho para a transformação da parte norte do antigo núcleo no

bairro suburbano, evocado nas memórias de Pedro Nava como o "proletário" Carlos Prates (NAVA, 1985, p. 267).

Os caminhos então traçados foram, como vimos, muito variados. Colonos venderam grandes partes de lotes, prosseguindo o processo que teve início ainda antes da emancipação do núcleo colonial. O trabalho em fábricas, nas lojas, e nos canteiros de obra da nova cidade foi, ao longo dos anos 1910 e 1920, um modo de os filhos adultos dos colonos contribuírem para o sustento da família sem se envolverem com o cultivo da terra e estimulou muitos desses jovens a abrirem mão dos lotes herdados de seus pais, à medida que os primeiros colonos envelheceram e saíram de cena.

O envolvimento de comerciantes e empresários no negócio de terras deu uma dimensão profissional aos parcelamentos informais que eram feitos a princípio pelos próprios colonos. A terra na ex-colônia Carlos Prates tornou-se efetivamente uma mercadoria valorizada, o que estimulou o processo de subdivisão, no qual as condições de ocupação efetiva dos lotes nem sempre eram consideradas: para que a terra fosse negociada em termos vantajosos, bastava que o empreendedor providenciasse um projeto de divisão e tomasse o cuidado de documentar as vendas de lotes através de títulos particulares ou de escrituras lavradas nos cartórios de notas da cidade. A oferta de lotes relativamente baratos na ex-colônia Carlos Prates foi o chamariz para integrantes das elites belo-horizontinas que buscavam formar uma reserva de valor: altos funcionários públicos, advogados, médicos, banqueiros e empresários.

A mesma oferta de terrenos baratos e as linhas de bonde atraíram os que buscavam um lugar para morar, ainda que distante da Avenida, ou seja, do antigo bairro do Comércio, do Centro da cidade. Atraíram também os que se dispunham a construir casas para vender ou para alugar. Moradores e construtores asseguraram a ocupação efetiva do Carlos Prates e do Prado, os dois bairros que se constituíram na ex-colônia Carlos Prates, estimulando, por sua vez, a instalação das padarias, do pequeno comércio e das oficinas. Levaram ao estabelecimento dos grupos escolares e das igrejas. Justificaram o aparecimento de campos de futebol e de clubes sociais.

E demandaram da prefeitura e do governo mineiro a pavimentação e a iluminação das ruas, a instalação de redes de água e de esgoto, a melhoria dos serviços dos bondes e a retirada das linhas da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Assim como em outras partes dos subúrbios de Belo Horizonte, o crescimento urbano ocorrido na ex-colônia Carlos Prates a partir das subdivisões que abordamos neste capítulo, colocou em xeque a atuação do poder público. Durante os anos 1920, o governo mineiro e a prefeitura tentaram seguir no controle

da cidade através de mecanismos de gestão urbana como a concessão de terrenos e o licenciamento de subdivisões e de construções. Procuraram restabelecer em linhas gerais o plano da CCNC. E se deram conta que a cidade lhes escapava. Nos anos 1920, enquanto o crescimento urbano ganhava ímpeto, prefeitura e governo mineiro procuravam os meios de ordenar a cidade. Essa busca conduziu, nos 1930 à retomada do planejamento urbano, como veremos a seguir.

Capítulo 7

RETOMADA DO PLANO E RETOMADA DO PLANEJAMENTO

Em Belo Horizonte, o crescimento urbano ocorrido na década de 1920 acirrou as contradições já presentes entre a cidade planejada entre 1894 e 1895 e a cidade real, construída entre 1895 e 1920. Nesses vinte e cinco anos, Belo Horizonte passou por um processo de consolidação, a princípio lento, mas aos poucos acelerado, feito ora de acordo com o plano original da CCNC, ora em desconformidade com esse plano.

O objetivo deste capítulo é estudar um aspecto desse crescimento urbano: como o poder público, ou seja, o governo mineiro e a prefeitura, entendeu esse processo e como a administração municipal buscou ordenar o adensamento e a expansão da cidade. Para tanto, tomaremos como fonte relatórios encaminhados ao prefeito de Belo Horizonte por engenheiros da prefeitura envolvidos na aprovação das subdivisões, que efetivamente ampliaram o espaço da cidade, e na extensão da infra-estrutura urbana, demandada pela expansão horizontal da cidade. As dificuldades para se trabalhar com fontes como essas já foram apontadas anteriormente, quando discutimos os relatórios do inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, e os dados coletados pelos administradores dos núcleos coloniais suburbanos. Em especial, devemos atentar para o fato de que os funcionários que escreveram esses relatórios não deixaram de procurar construir uma determinada imagem da atuação da administração municipal e de apresentar de forma favorável os seus próprios trabalhos. Portanto, essas fontes devem ser tomadas com certo cuidado.

Primeiramente, buscaremos compreender como a cidade se apresentava no fim dos anos 1920 e no início da década de 1930. Para tanto, tomaremos como fonte a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, elaborada em 1928 e 1929 pela Subdivisão de Obras da prefeitura, que pode nos proporcionar uma imagem da cidade em pleno crescimento urbano.

Cidade planejada, Belo Horizonte teve seus espaços configurados e ocupados de forma diversa da proposta em seu plano original, elaborado pela CCNC. A ânsia do governo mineiro em ver sua nova capital consolidada; as dificuldades enfrentadas pelo poder público para, em meio à crise econômica da virada do século XIX para o XX, custear o prosseguimento das obras de implantação da cidade projetada; o crescimento populacional e a

pressão dos interesses especulativos podem explicar o modo como a Cidade de Minas tomou a forma da Belo Horizonte do fim dos anos 1920 e do início da década de 1930. Forma esta diferente daquela proposta pela CCNC na *Planta Geral da Cidade de Minas*, aprovada pelo governo mineiro em 15 de abril de 1895 (MINAS GERAIS, 1895c; FIG. 2).

Assim, quando em 1928 a prefeitura promoveu um novo levantamento cartográfico da cidade, a imagem produzida, a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, elaborada em 1928-1929, mostrava que o arcabouço proposto pela CCNC permanecia como a estrutura básica da cidade. Porém, sobre esta estrutura, reconhecível principalmente no traçado da chamada área urbana, o núcleo da capital, desenvolvera-se uma cidade contraditória, cuja expansão escapara ao controle do poder público e extrapolara as linhas mestras do plano original da CCNC (BELLO HORIZONTE, 1929a).

Por um lado, se extensa parcela da área urbana estava, aparentemente, implantada em conformidade com o traçado original da *Planta Geral da Cidade de Minas*, por outro, uma dezena de bairros periféricos ocupava, em moldes totalmente diversos dos propostos pela CCNC, os terrenos da zona suburbana. E, além do perímetro da área originalmente destinada à implantação da nova capital, glebas rurais começavam a ser parceladas em grandes bairros de pequenos lotes. Desprovidos de qualquer infra-estrutura urbana, tais como redes de abastecimento de água, redes de esgoto, iluminação pública, energia elétrica e transporte urbano, esses bairros, as chamadas vilas, estavam sendo ocupados pelas camadas mais pobres da população ou incorporados aos estoques especulativos de terrenos urbanos formados por negociantes e investidores privados, em geral membros das camadas mais altas da sociedade belo-horizontina.

Efetivamente, as contradições entre Belo Horizonte, a cidade real, e a Cidade de Minas, a cidade ideal, eram maiores que simples diferenças entre os traçados propostos pela CCNC e os que foram implantados pelo governo mineiro, pela prefeitura e pela ação de empreendedores privados.

Devemos lembrar que o plano da CCNC concebia a cidade como um todo. Na *Planta Geral da Cidade de Minas* estavam propostos os espaços necessários e suficientes para acomodar uma população estimada em 200.000 habitantes, com uma densidade média de 100 pessoas por hectare, ou seja, 100m² de solo urbano por morador da cidade. Como vimos, estavam presentes também as condições para que a cidade expandisse a sua área, uma vez que a zona suburbana havia sido delineada como transição entre a cidade propriamente dita, a área urbana, e a zona rural, com seus povoados distribuídos em meio às propriedades agrícolas.

A CCNC tinha, porém, a expectativa de que o crescimento da nova cidade se desse através de um processo de ocupação e adensamento que partisse do centro em direção à periferia. Ou seja, a partir das áreas a serem inicialmente ocupadas, aquelas necessárias à instalação dos poderes do Estado e à acomodação de uma população que não excederia 30.000 habitantes. Como vimos, essas áreas comporiam, de acordo com a descrição feita por Aarão Reis, uma *faixa* de bairros urbanos e suburbanos, tendo a Avenida Afonso Pena como eixo longitudinal. Assim, na medida em que essa *faixa* se tornasse cada vez mais densa, o poder público poderia promover a ocupação de novas áreas previstas nas zonas urbana e suburbana (REIS, 1895a, p. 30; FIG. 13).

Em 1928, invertendo as expectativas da CCNC, a área urbana permanecia pouco adensada, com grande número de lotes desocupados, especialmente nos bairros residenciais, enquanto partes da zona suburbana cresciam aceleradamente, através de frenético processo de subdivisão de lotes e quarteirões suburbanos, com abertura de novas ruas e produção de grande número de terrenos edificáveis. Assim, mesmo que as densidades não fossem muito maiores nos bairros suburbanos do que nos da área urbana e mesmo que boa parte dos quarteirões do antigo bairro do Comércio, o atual Centro, estivesse quase totalmente edificada, o vazio da área que foi pensada como ponto de partida para a expansão da cidade contrastava com a ocupação cada vez mais significativa da periferia.

Como a cidade estava organizada sobre o seu território? Em 1928, de uma forma geral, Belo Horizonte ainda se limitava à área destinada pela CCNC à Cidade de Minas em 1895 (FIG. 1). Porém, a cidade se distribuía de modo desigual por essa grande área de 51km² e cada seção ou bairro apresentava áreas de ocupação e densidades muito diferenciadas. De acordo com a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, a ocupação das quatro seções que formavam o antigo bairro do Comércio, ou seja, o atual Centro, não era uniforme. Havia poucos lotes vagos nos quarteirões da I seção urbana, entre a Avenida Afonso Pena, a Avenida do Contorno, a Praça da Estação e o Parque. Esta seria a seção mais adensada da área urbana e da cidade como um todo. O número de terrenos vazios aumentava na II seção urbana, entre a Afonso Pena, a Contorno, com o ribeirão Arrudas, a Amazonas e o trecho da então Avenida Cristóvão Colombo que hoje é a Avenida Bias Fortes. Nessa parte do Centro, havia muitos lotes desocupados na várzea do córrego do Leitão, que descia pela Rua Tupis, mas os quarteirões próximos à Afonso Pena e em volta da Avenida do Paraná encontravam-se ocupados e bem adensados. Na III seção urbana, entre as avenidas Afonso Pena, Álvares Cabral, Cristóvão Colombo e Amazonas, a ocupação já se mostrava ainda mais desigual: as partes altas, junto à Afonso Pena e à Rua da Bahia, estavam adensadas, as partes baixas, ao

longo do córrego do Leitão, quase vazias. Os quarteirões da IV seção urbana, entre as avenidas Afonso Pena, Brasil, Cristóvão Colombo e Álvares Cabral, estavam quase todos ocupados, mas de forma menos adensada, com construções de porte menor do que as das outras três seções do antigo bairro do Comércio. De uma forma geral, portanto, o que hoje chamamos Centro encontrava-se, em 1928, ocupado e adensado, especialmente em volta da Avenida Afonso Pena. Sobre a esquina desta com a Rua da Bahia e a Rua Tupis convergiam as linhas de bonde, fazendo do trecho entre o Parque e a Praça 7 de Setembro o pólo de toda a vida urbana e levando o povo a referir-se a esse lugar como o *Ponto* ou *Bar do Ponto* e à região simplesmente como a *Avenida*²⁴⁰ (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 26).

As três seções urbanas que compunham o bairro dos Funcionários - V, VI e VII - tinham uma ocupação homogênea e pouco densa, decorrência, por certo, do fato de o governo mineiro ter, em 1896 e 1897, concedido aos funcionários públicos obrigados a se transferirem de Ouro Preto grandes terrenos formados por dois ou três lotes de 600m² cada (BELLO HORIZONTE, 1929a).

Na parte leste da área urbana, Santa Efigênia, ou seja, a XIII seção urbana, apresentava uma ocupação ainda mais rarefeita do que o bairro dos Funcionários. Distribuídas principalmente ao longo das ruas Álvares Maciel e Domingos Vieira, as construções do antigo bairro do Quartel eram pequenas, ocupando partes reduzidas dos lotes, talvez refletindo as modestas condições dos militares que no início do século XX se estabeleceram nessa parte da cidade. Na parte oeste da área urbana, ao contrário, o Barro Preto mostrava-se muito mais adensado do que Santa Efigênia. Nos quarteirões entre a Avenida do Paraopeba e o ribeirão, praticamente todos os lotes estavam ocupados. E nessa VIII seção urbana, em que a prefeitura havia concedido lotes a operários, muitas construções apresentavam projeções horizontais maiores que as das partes residenciais da área urbana, denotando o adensamento do bairro e indicando que as difíceis condições que marcaram o assentamento dos primeiros moradores a partir de 1902 estariam já superadas por volta de 1928.

²⁴⁰ Inicialmente, entre 1902 e 1910, as linhas de bonde partiam da *Distribuidora*, na Avenida Afonso Pena com ruas Pernambuco e Timbiras, junto à Matriz da Boa Viagem. Essa central de eletricidade funcionava também como garagem e oficina dos bondes. Em 1910, o tráfego de todas as linhas foi centralizado na Agência de Bondes ou *Viação Elétrica*, estação em estilo eclético construída na esquina da Avenida com a Rua da Bahia, junto ao Parque. Esse trecho do bairro do Comércio tornou-se então o centro da vida urbana, o chamado *Ponto* ou *Bar do Ponto*. No fim dos anos 1920, novo abrigo, um pórtico em estilo toscano, foi construído no eixo da Avenida, junto às ruas da Bahia e Tupis, reforçando a centralidade do Ponto. Em 1936, o tráfego de bondes foi centralizado na Praça 7 de Setembro, em dois abrigos de arquitetura *art-déco*, também construídos sobre o eixo da Avenida. Essa mudança transformou a Praça 7 no centro efetivo da cidade, desbancando o *Ponto* (OMNIBUS, 1996, p. 52; PENNA, O., 1997, p. 113, 206; MINAS GERAES, 1926, p. 389; PASSOS, 1996, p. 249-253).



FIGURA 26 – O Centro no fim dos anos 1920. I e II seção urbana, com a Avenida Afonso Pena e as praças da Estação e do Mercado, parte da XIV seção urbana e da VI seção suburbana, com a Floresta e a Lagoinha, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929.

Na parte norte da área urbana, na XIV seção urbana, em que o traçado original da CCNC estava radicalmente alterado, a ocupação era relativamente rarefeita e desigual. Nessa parte do bairro da Floresta, entre a Avenida do Contorno, a Praça da Estação e o Parque, os quarteirões junto à Contorno, atrás da igreja de Nossa Senhora das Dores, estavam divididos em pequenos lotes e ocupados de forma densa. Ao longo da Avenida Tocantins, onde os quarteirões apresentavam-se divididos em lotes maiores, praticamente não havia terreno vazio, enquanto estavam desocupadas todas as quadras próximas às linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 27).

O restante da área urbana, encontrava-se quase vazio em 1928. Ainda que representados na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, a maior parte dos quarteirões das seções da parte sudoeste da área urbana sequer estava demarcada. A ocupação efetiva resumia-se a trechos esparsos, ao longo da Avenida Cristóvão Colombo e nas proximidades da Praça da Liberdade, e à Barroca, favela espalhada nas vizinhanças do quartel do Exército. Mesmo trazendo a representação do traçado proposto para essa parte sudoeste da área urbana, a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte* não apresentava as cafuas dessa favela, o que é significativo, pois o próprio presidente do Estado, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, informava em mensagem ao Congresso Mineiro que a "zona da Barroca" estava ocupada em 1928 por "centenas de cafuas de operários, construídas contra expressas disposições dos regulamentos municipais e em terrenos da prefeitura". Afirmando ser inevitável a abertura de ruas na região e insistindo que os operários ali estabelecidos não teriam como atender "às exigências para as construções e às contribuições diversas a que são obrigados os proprietários da zona urbana", o presidente do Estado justificava ter o governo mineiro decidido remover a favela da Barroca e transferir seus moradores para "vilas operárias" nos arredores da cidade. Assim, as diretrizes do governo mineiro e da prefeitura para a ocupação da área urbana descartavam a possibilidade de os moradores da favela da Barroca permanecerem no local que haviam escolhido para morar. Por isso, ao traçar a *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, a Subdiretoria de Obras teria ignorado as centenas de cafuas da Barroca (BELLO HORIZONTE, 1929a; MINAS GERAES, 1929a, p. 227).



FIGURA 27 – XII seção urbana e o Prado, 1928.
Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Os subúrbios de Belo Horizonte também se apresentavam ocupados de modo desigual. Como vimos, a ex-colônia Carlos Prates encontrava-se transformada em dois bairros suburbanos, o Prado e o que conservou o nome do inspetor de Terras e Colonização. As novas moradias concentravam-se ao longo das linhas de bonde, na Rua Platina e na Rua de Contagem. Uma parte dos novos lotes achava-se ocupada, com pequenas casas, oficinas e algumas fábricas. Outra parte permanecia vazia, servindo de reserva de valor e constituindo estoques especulativos (FIG. 21).

Na parte norte da coroa em volta da Avenida do Contorno, na VI seção suburbana, a Lagoinha, as cercanias do cemitério e o antigo bairro da Ponte do Saco, estavam-se mais adensados que a Floresta. Ruas como Itapecerica, Além Paraíba, Bonfim, Diamantina, Paraíso, Peçanha e do Ramal estavam pontilhadas de pequenas casas. Nesses bairros, os grandes lotes suburbanos do traçado da CCNC passavam por diferentes processos de subdivisão e adensamento. O processo de parcelamento seria similar ao que ocorria na ex-colônia Carlos Prates, com abertura de ruas e delimitação de novos quarteirões, divididos em lotes de área relativamente reduzida. O adensamento seria marcado pela construção de vários edifícios por lote, multiplicando o número de habitações na região. Assim, em 13 grandes lotes que formavam o alinhamento norte da Rua Itapecerica, entre a Praça Vaz de Melo e a Rua Rio Novo, poderiam ser identificados 28 edifícios. E nos três lotes que ocupavam o pedaço de quarteirão entre a Rua Itapecerica e o córrego da Lagoinha e as ruas do Rutilo e Rio Novo poderiam ser contadas as projeções de 36 construções, a maioria com áreas muito reduzidas, sendo provavelmente barracões construídos para aluguel²⁴¹. E da mesma forma como a favela da Barroca, os barracos da Pedreira Prado Lopes estavam ignorados na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte* (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 28; FIG. 29).

Já os trechos suburbanos do bairro da Floresta apresentavam adensamento menor do que a Lagoinha, havendo maior concentração de edificações nas ruas Itajubá, Pouso Alegre e Salinas. Muitos dos grandes lotes suburbanos da Floresta achavam-se ainda indivisos, conservando, portanto, o padrão proposto no plano da CCNC. Por outro lado, outros já passavam pelos mesmos processos de subdivisão e de adensamento que ocorriam na Lagoinha. Padrões similares poderiam ser reconhecidos também na I seção suburbana, onde a maior parte da ocupação ocorria ao longo das ruas do Chumbo, do Ouro e Caraça, no bairro da Serra, e no início da Rua Piumhi, no bairro do Cruzeiro.

²⁴¹ O córrego da Lagoinha está hoje canalizado sob a Avenida Presidente Antônio Carlos. A Rua do Rutilo é a atual Rua Comendador Noheme Salomão. A Praça Vaz de Melo desapareceu com a instalação das linhas do metrô de superfície, no fim dos anos 1970 (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1985).



FIGURA 28– VI seção suburbana, Lagoinha, com a Praça Vaz de Melo e a Rua Itapecerica, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.



FIGURA 29 – VI seção suburbana, Rua Itapecerica e o córrego da Lagoinha, 1928.

Fonte: BELLO HORIZONTE, 1929a.

Quanto à II seção suburbana, alguma ocupação muito esparsa poderia ser identificada nas vizinhanças da antiga Vila Bressane, construída na Rua Grão-Mogol ainda nos anos 1897 e 1898, e no início das Ruas Lavras, Viçosa e Carangola (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 26).

A ocupação da VII seção suburbana, ou seja, do bairro de Santa Teresa, mostrava-se tão densa quanto a da Floresta. Como vimos, na primeira década do século XX, a prefeitura refez o traçado dessa seção, dividindo os quarteirões em lotes relativamente pequenos, concedidos a funcionários públicos de baixo escalão, a militares da Brigada Policial e a operários. É provável que essa ocupação tenha estimulado a urbanização da ex-colônia Américo Werneck, em especial na encosta da margem direita do córrego da Mata, da Rua Salinas até a Rua Pouso Alegre. Essa urbanização se deu segundo os mesmos mecanismos que ditaram a transformação da ex-colônia Carlos Prates nos bairros suburbanos do Prado e do Carlos Prates. Entretanto, até o fim dos anos 1920 nenhuma linha de bonde penetrava no antigo núcleo Américo Werneck. Apenas as linhas Santa Teresa e Floresta se aproximavam dos limites dessa ex-colônia, respectivamente nas ruas Hermillo Alves e Mármore e Curvelo e Pouso Alegre (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 17).

Na parte leste da coroa suburbana, o trecho do bairro Santa Efigênia entre a Avenida do Contorno e a Rua Rio das Velhas apresentava ocupação mais densa que as partes do antigo bairro do Quartel que estavam na área urbana²⁴² (BELLO HORIZONTE, 1929a). Na adjacente ex-colônia Bias Fortes já estavam representadas algumas subdivisões como as do Carlos Prates. Porém, era claro que esse antigo núcleo colonial ainda conservava características de estabelecimento rural, em especial a baixa densidade de edificações, espalhadas ao longo das antigas estradas coloniais. O mesmo se dava nas ex-colônias Adalberto Ferraz e Afonso Pena (BELLO HORIZONTE, 1929a; FIG. 18).

A *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte* apresentava também a ocupação de algumas áreas situadas fora dos limites estabelecidos no plano da Cidade de Minas. A oeste, o povoado do Calafate já formava uma continuidade com os quarteirões do Prado situados ao longo da Rua Platina e distinguíam-se os começos do atual bairro da Barroca, ao longo da Rua Campos Elíseos. Ao norte, três vilas nas vizinhanças da Lagoinha e do Bonfim, a Vila Santo André, a Vila Angélica e a Vila Palmital, já se encontravam parcialmente ocupadas. Outra, mais distante, na região do atual bairro Caiçara, a Vila Santa Teresinha, estava ainda desabitada. A leste, junto da esplanada aberta para as oficinas da Central do Brasil, estava a

²⁴² A Rua Rio das Velhas é a atual Rua Tenente Anastácio de Moura.

maior extensão de vilas periféricas representada na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, todas praticamente desabitadas: as vilas Edgar Werneck e São João, hoje respectivamente partes do Horto e da Sagrada Família; o Parque Cidade Jardim e a Vila Novo Horizonte, hoje formando o bairro Pompéia; as vilas Esplanada e Independência, que hoje compõem o bairro Esplanada; por fim, o Parque Vera Cruz e o Parque Cruzeiro do Sul, hoje os bairros Vera Cruz, Saudade e a favela Alto Vera Cruz.

Imagens desta cidade nos anos 1930 podem também ser encontradas em dois romances contemporâneos da expansão urbana: *O amanuense Belmiro*, de Cyro dos Anjos, escrito e publicado em 1937 e *Totônio Pacheco*, escrito por João Alphonsus, publicado em 1935.

Belmiro Borba, introvertido funcionário do Estado, se propõe a escrever memórias de sua infância em uma pequena localidade do interior, a Vila Caraíbas. Mas o presente toma o lugar do passado, as memórias tornam-se um diário. O amanuense mora na Rua Erê, no Prado, onde convive com imigrantes, como os piemonteses *sior* Giovanni e o *bambin* Pietro, e com funcionários públicos, como Prudêncio Gouveia, "chefe de seção e pessoa muito conceituada" (ANJOS, 2001, p. 24, 79; FIG. 27). A vida no bairro suburbano se apresenta no diário do amanuense Belmiro:

[...] vi que a bela manhã deste domingo valia um passeio e preferi fazê-lo, deixando de lado os problemas, eternos ou não. Eram seis e meia. Os apitos das duas fábricas próximas (a da frente, que é de toalhas, e a que se acha por trás do lote vago, que é de calçados) sempre me despertam a tais horas. E a força do hábito faz com que aos domingos ou dias santos, embora não haja trabalho, eu acorde assustado, ouvindo qualquer apito do outro mundo. Devo também esclarecer que sempre engano os donos das fábricas reais e o da fábrica imaginária dos domingos: acabados os apitos, ponho-me de novo a dormir, embalado pela música das máquinas (ANJOS, 2001, p. 104).

Fuma-se um cigarro. Comenta-se a batida dada na véspera, pela polícia, na macumba da Barroca. Prudêncio relata pormenores. Depois, Giovanni, satisfeito conta que o Prefeito novo vai melhorar muito o bairro do Prado (ANJOS, 2001, p. 116).

Nos registros cotidianos, Belmiro relata suas andanças pela cidade em 1935, "ano tempestuoso" (ANJOS, 2001, p. 205). Da Rua Erê para a Avenida, daí para a Praça da Liberdade. Depois, o Parque, a Avenida, a Rua da Bahia e a volta para casa, no bonde Calafate, atravessando a cidade:

habituei-me às coisas e seres que incidem no meu trajeto usual da Secretaria para o café e do café para a Rua Erê. Tais seres e coisas pertencem, por assim dizer, ao meu sistema planetário, e, entretido com eles, na sua feição

mais ou menos constante, vou traçando quase que despercebidamente minha curva no tempo (ANJOS, 2001, p. 35).

Já lhes disse, porém, que a manhã nasceu bela e o corpo pedia um passeio. Deliberei tomar o café lá embaixo, na cidade, [...] Desci a Rua do Piau e, chegando à Avenida Paraopeba, percorri-a folgadoamente, em toda a extensão; o sol ainda era fraco, e a brisa agradável me ajudava as pernas. Tomei um cafezinho na Rua da Bahia, olhei os jornais e, na Avenida, veio-me o palpite de pegar o primeiro bonde, que não fosse dos meus, para um giro qualquer. Apareceu o da Floresta, abanquei-me nele e fui até o fim da linha (ANJOS, 2001, p. 104).

Da Rua Erê à Seção do Fomento a distância não é pequena. E, na Avenida, como sabem, faz baldeação, tomando-se um bonde que sobe a Rua da Bahia (ANJOS, 2001, p. 130).

[...] Lá fora, na cidade, a manhã deve estar alegre e o Parque cheio de gente. Veio-me a idéia de sair um pouco, para espairecer. Depois, à tarde, talvez o futebol. Os jornais anunciam um encontro sensacional. Mas talvez seja melhor armar a rede no quintal e folhear revistas velhas. Finalmente, resolvo, entre bocejos, dar um giro. Tomo o bonde, desço na Avenida. Homens e mulheres sobem a escadaria da igreja de São José. Por que não entraremos? Devo, ou não, tirar o chapéu, em frente da igreja? O melhor é dar uma volta e não criar este problema. Uma banda militar desce marcialmente a Rua da Bahia, rumo à estação da Central. Algum político importante deve estar a chegar. Ah! é verdade, o chefe da Seção pediu-me que comparecesse ao desembarque do Ministro. Ir, ou não ir, eis a questão. Qual, o melhor é irmos ao Parque ver morenas que não nos verão. Depois, toma-se um refresco no Bar. Depois, voltaremos para casa, abriremos a rede, chamaremos o velho Giovanni para um dedo de prosa. Domingo bom e alegre. Nenhum desejo neste domingo, nenhum problema nesta vida (ANJOS, 134).

Assim, cada passeio nos revela a algo da vida urbana polarizada pela Avenida: os bares, o café, os jornais, o futebol, as missas, o bonde, as grandes distâncias. Mas nem sempre o amanuense vai para a Avenida, imergir no movimento da vida urbana. Em um feriado, Belmiro sobe da Rua Erê ao reservatório dos Pintos, atravessando o Prado até alcançar o limiar da zona rural, na extremidade sul da ex-colônia Carlos Prates, para observar a cidade iluminada pelo sol da manhã:

na verdade, foi uma linda aventura. Recolhendo-me ontem muito cedo, contra os meus hábitos, acordei às quatro da manhã, e perdi o sono. Durante uma hora, tentei conciliá-lo e permaneci nos domínios proustianos da insônia, onde os pensamentos não têm contornos nítidos e a consciência se confunde. Depois, como os bondes começassem a descer a Rua Erê, os galos iniciassem seu concerto e, finalmente, a fábrica desse indícios de vida, verifiquei a inutilidade de minhas tentativas e levantei-me resoluto. Bela antemanhã! Subindo a Rua Erê, tomei à esquerda a Rua Diabase, que, mais para o alto, recebe o nome de Esmeralda. Segui-a até ao fim e, pela estrada que a continua, cheguei ao Morro dos Pintos. Do alto da colina, contemplei Belo Horizonte, que apenas despertava. As cores, já vivas, do céu e a

luminosa beleza da cidade feriram-me os olhos. Esses palácios e jardins e a majestade das avenidas e praças situam Belo Horizonte fora dos quadros singelos de Minas. Dentro das casas mora, porém, o mesmo e venerável espírito de Sabarabuçu, Tejuco, Ouro Preto e de tantas outras vetustas cidades. Penso no homem mineiro que se levanta, lê o seu Minas Gerais, cuida dos passarinhos e se prepara, tranqüilo, para as labutas do dia. A mulher cirze apressadamente um par de meias para ele e lhe pede que não se esqueça de deixar dinheiro para algumas compras. Sai, porém, sorrateiro. Façam-se as compras amanhã, não se corre para gastar. Os meninos estão vestidos, há mantimentos na despensa. Que mais é preciso? Meus olhos deixam, porém, a cidade e se perdem no horizonte [...] (ANJOS, 2001, p. 115).

Portanto, a cidade do amanuense é a Belo Horizonte que tomou forma nos espaços pensados para a Cidade de Minas. Belmiro compreende que a cidade real, que se quer moderna, industrializada, luminosa, é também e contraditoriamente moldada por uma sociedade apegada aos hábitos de sempre e pouco arrojada: "não se corre para gastar".

A imagem que Cyro dos Anjos nos apresenta da cidade pode ser completada por outras, extraídas do romance *Totônio Pacheco*, escrito por João Alphonsus e publicado em 1935:

a casa [do filho] era na parte nova da avenida Álvares Cabral, um dos cem tentáculos da cidade crescendo interminavelmente. Pouco além das residências claras e floridas, a vegetação rasteira do sertão estadeava ainda, entre grandes fendas aluvionais que se interrompiam no corte do terreno vermelho-claro perpendicular ao arruamento e onde estacara o serviço de terraplenagem. O serviço fora subindo pelo morro numa rampa de mais de seis por cento, cortando a terra áspera, bruta, pouco fecunda, e parara no grande corte, talvez porque para além ainda não havia casas a construir. Iniciando-se na crista dos cachimbos do desmorte, deixados por acabar, a vegetação ficava a cavaleiro das moradias, todas novas. Uma parte bonita da cidade moça, obedecendo às derradeiras modas arquitetônicas (ALPHONSUS, 1976, p. 93).

Pacheco descansava os olhos no centro comercial, nos edifícios maiores, tidos como os primeiros arranha-céus; corria-os pelos morros distantes, branquejantes de casinhas; levava-os até onde o verde vegetal se pintalgava ainda de habitações se espaçando [...] (ALPHONSUS, 1976, p. 94).

[...] as noites na casa do filho, no bairro sossegado, na cidade espalhada, [...] (ALPHONSUS, 1976, p. 101).

Pois bem, essa "cidade espalhada", que buscava acompanhar as "derradeiras modas arquitetônicas" - mesmo que com certa ingenuidade, ao tomar edifícios altos como

arranha-céus²⁴³ -, tinha seu lado inquietador na expansão tentacular, que marcava de branco os morros em volta da cidade e que se fazia através dos enormes movimentos de terra dos serviços de terraplenagem. A expressão "um dos cem tentáculos da cidade crescendo interminavelmente" dá a medida do fascínio e do medo que a expansão urbana despertava.

Foi exatamente esses fascínio e medo que levaram ao surgimento das correntes de opinião que, já nos anos 1920, demandavam maior controle do crescimento urbano pelo poder público, ou seja, pelo Estado, ainda o grande proprietário de terras na cidade, e pela prefeitura, que na Primeira República, como vimos, dispunha de pouca autonomia administrativa e de nenhuma autonomia política em relação ao governo mineiro.

Duas proposições surgiram então na administração pública. A primeira delas, ainda no início dos anos 1920, postulava a retomada do plano original da CCNC, sistematizado na *Planta Geral da Cidade de Minas*, como o plano definitivo da cidade, como uma volta à cidade ideal. A segunda tomou forma no fim da década de 1920. Preconizava um novo planejamento urbano, em novas bases, partindo da cidade real, para estabelecer um novo ideal de cidade. Portanto, propunha a retomada do planejamento urbano.

A RETOMADA DO PLANO DA CCNC

A retomada do plano original da CCNC partia da consideração de que a cidade já possuía um plano urbanístico, restava aplica-lo com rigor, retificando desvios que pudessem ser corrigidos e ajustando o plano da CCNC à cidade que se construiu a partir de dezembro de 1897, ou seja, da inauguração da Cidade de Minas e da extinção da CCNC.

Para tanto, a Lei mineira n. 832, de 15 de setembro de 1922, curiosamente promoveu nova aprovação do plano da CCNC:

Art. 2º - Fica aprovado o plano definitivo de Belo Horizonte, capital do Estado, mandado organizar pelo governo de acordo com a lei adicional n. 3,

²⁴³ Quando João Alphonsus escreveu seu romance, os edifícios altos da cidade eram, segundo Luiz Mauro do Carmo Passos, o *Edifício Ibaté*, com dez pavimentos, na Rua São Paulo, entre Avenida Afonso Pena e Rua dos Carijós, de 1935; a *Feira de Amostras*, com uma torre de onze andares, construída também em 1935 junto à Praça Rio Branco, no terreno onde hoje está a Estação Rodoviária, no início da Afonso Pena; e o *Cine Teatro Brasil*, com quatro pavimentos acima da sala de espetáculos, construído em 1932, na Praça Sete. Tanto o Edifício Ibaté, quanto o Cine Brasil ainda existem, mas estão fechados e em péssimo estado de conservação. Para uma visão do que a imprensa local chamou "o grande surto das construções e das grandes iniciativas particulares" na Belo Horizonte dos anos 1930 devemos consultar a dissertação de Luiz Mauro do Carmo Passos, especialmente o item denominado *Um novo ciclo na arquitetura da capital* (PASSOS, 1996, p. 264-275).

de 17 de dezembro de 1893, respeitadas as modificações feitas até a data da publicação da presente lei.

§ 1.º Fica o governo autorizado a expedir novo decreto aprovando a planta da cidade, que contém as modificações feitas no respectivo plano.

§ 2.º Na aprovação da planta a que se refere o parágrafo antecedente, o governo terá em vista a observância rigorosa do traçado atual das ruas e praças e o respeito á manutenção e conservação de todos os logradouros públicos (MINAS GERAES, 1929b, p. 29-30).

A Lei n. 832 determinou também, em seu artigo 3º, que, nessa nova planta a ser aprovada, o governo mineiro poderia reservar os lotes ou quarteirões que julgasse necessários para o serviço público, ficando proibida de antemão a alienação ou a cessão desses terrenos a particulares, numa tentativa de coibir o uso político de concessões de lotes, uma das facetas da atuação do governo mineiro na gestão da nova capital ao longo das primeiras décadas do século XX. Por fim, o artigo 4º estabelecia que qualquer alteração da nova planta aprovada somente poderia ser feita pelo Congresso Mineiro, por indicação do prefeito ou do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte (MINAS GERAES, 1929b, p. 29-30).

Assim, a administração do novo prefeito de Belo Horizonte, Flávio Fernandes dos Santos, nomeado pelo presidente do Estado, Raul Soares, iniciou-se em setembro de 1922, pouco antes da aprovação da Lei n. 832, já claramente marcada pela intenção do governo mineiro de assegurar a preservação do plano da CCNC nos pontos em que isso fosse possível²⁴⁴. Esta intenção estava implícita na menção à Lei Adicional n. 3, de 17 de dezembro de 1893, que foi a base de todo o trabalho executado pela CCNC até sua extinção em janeiro de 1898, e não apenas à *Planta Geral da Cidade de Minas*, aprovada em 1895, que foi, digamos, vítima das inúmeras modificações feitas a partir de 1898²⁴⁵. Estava clara, também, a

²⁴⁴ Como vimos anteriormente, Flávio Fernandes dos Santos foi um dos colaboradores de Aarão Reis em 1894 e 1895. Então, como promotor de justiça da comarca de Sabará, participou ativamente, junto com Adalberto Ferraz, o consultor jurídico da CCNC, no encaminhamento das desapropriações que se fizeram necessárias para atribuir ao Estado o controle das terras sobre as quais seria erguida a nova cidade.

²⁴⁵ É importante lembrar que o presidente do Estado, Raul Soares, pretendia retomar as obras de construção do Palácio do Congresso Mineiro, na Avenida Afonso Pena, paralisadas desde 1898, utilizando uma versão revista do projeto elaborado em 1895 pelo arquiteto José de Magalhães. Outro gesto, de grande carga simbólica, que demonstraria a intenção do governo mineiro de fazer valer o plano da CCNC, foi feito em outubro de 1919, quando o Conselho Deliberativo restabeleceu a nomenclatura de ruas, avenidas e praças constante na *Planta Geral da Cidade de Minas*, aprovada em maio de 1895. Assim, foram anuladas todas as mudanças de nome dos espaços públicos da cidade feitas a partir de 1898, com exceção da Avenida João Pinheiro, a antiga Avenida da Liberdade, que conservou o novo nome atribuído em 1908 (MINAS GERAES, 1924, p. 150; PENNA, O., 1997, p. 171).

determinação do governo mineiro de dispor do plano de Aarão Reis como instrumento eficaz para assegurar o controle da cidade.

Durante toda a década de 1920 a prefeitura, atuando como agência do governo mineiro, lutou contra dificuldades técnicas para produzir uma nova planta geral que, aprovada pelo Estado, pudesse servir de base efetiva para o controle da cidade. Conforme salienta o atlas histórico Panorama de Belo Horizonte, entre as maiores dificuldades enfrentadas pelos técnicos da prefeitura na produção de uma nova planta geral da cidade estava a falta de dados geodésicos e topográficos seguros, já que o acervo cartográfico deixado pela CCNC encontrava-se "desorganizado e com grandes perdas" e uma vez que haviam desaparecido, entre 1898 e 1922, 17 dos 24 marcos geodésicos implantados pela CCNC nos vértices da triangulação lançada sobre o sítio da nova capital, marcos que poderiam ser de extrema utilidade para os balizamentos necessários aos serviços cadastrais. Outra grande dificuldade enfrentada pelos engenheiros da prefeitura foi acarretada pela necessidade de se incorporar na nova planta geral os dados relativos às enormes e fragmentárias subdivisões de terrenos suburbanos e rurais ocorridas durante toda a década de 1920 (PANORAMA, 1997, p. 36-40).

Como vimos, muitas destas subdivisões ocorreram nas chamadas ex-colônias agrícolas, especialmente Carlos Prates. Vimos também, a partir de anotações feitas nos dois livros que compõem o *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates*, que, antes mesmo da emancipação do antigo núcleo colonial em outubro de 1911, um processo informal de divisão de lotes coloniais, feito à revelia da Secretaria de Agricultura, estava em curso, através de transferências feitas por meio de instrumentos particulares ou mesmo de escrituras públicas, lavradas em cartório. E, que mais tarde, após a incorporação da ex-colônia à zona suburbana, em fevereiro de 1912, muitos proprietários iniciavam a venda de lotes segundo projetos de subdivisão que ainda não haviam sido aprovados pela prefeitura. Assim, as anotações que registraram retroativamente a existência de parcelamentos informais ou ainda não licenciados pela prefeitura corroboram o que há muito já foi apontado pela historiografia de Belo Horizonte: em meados dos anos 1920, proprietários de terrenos e imóveis urbanos da cidade freqüentemente cuidavam dos seus interesses privados sem grande preocupação com embaraços legais, com trâmites burocráticos ou com os planos da prefeitura.

Assim, em relatório apresentado em setembro de 1929 ao subdiretor de Águas da prefeitura, Otacílio Negrão de Lima, um dos engenheiros que cuidavam do abastecimento de água da cidade, A. Pires do Amarante, comentava as dificuldades da prefeitura em abrir uma avenida sanitária e instalar coletores de esgoto ao longo do córrego da Lagoinha, nos fundos de lotes suburbanos. Dizia Pires do Amarante:

infelizmente, a prefeitura só muito raramente tem encontrado por parte de particulares o apoio que se faz necessário para a execução de obras que sempre visam o bem comum. Raro é o proprietário que espontaneamente coopera com a administração para a realização de melhoramentos, antes, pelo contrário, inúmeros são os que ficam à espera de uma oportunidade para valendo-se de uma necessidade do poder público se verem beneficiados monetariamente (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 164).

A desconsideração dos trâmites legais e das diretrizes da prefeitura refletia-se também no uso dos terrenos. Por força do Regulamento de Construções aprovado em 27 de março de 1901 pelo Decreto n. 1.453, qualquer construção na cidade, fosse na área urbana ou na zona suburbana, deveria ser licenciada pela prefeitura (MINAS GERAIS, 1901d, p. 78). Esse licenciamento constituía importante mecanismo de controle da vida urbana e mesmo do crescimento da cidade, pois, ao estabelecer requisitos e padrões rigorosos para os edifícios da área urbana e ao mesmo tempo relaxar as exigências para as construções feitas na zona suburbana, o próprio Regulamento de Construções teria contribuído para a ocupação dos terrenos nos subúrbios, deixando as seções da área urbana menos adensadas. Por outro lado, Luiz Mauro do Carmo Passos nos lembra que a inexistência de qualquer regulamentação da ocupação dos espaços situados fora da área destinada à Cidade de Minas pela CCNC teria estimulado o assentamento das populações mais pobres nas partes da zona rural que estavam próximas aos limites demarcados para a nova capital, como o povoado do Calafate, colaborando para o estabelecimento de uma ordem espacial hierarquizada e segregacionista (PASSOS, 1996, p. 192-193, 202-208).

Mas sabemos que, uma vez licenciada uma construção e concluída a obra, dificilmente a prefeitura conseguiria supervisionar as atividades que teriam lugar no novo edifício. Assim, por exemplo, mesmo que o Regulamento proibisse formalmente a construção de mais de uma habitação por lote, barracões foram erguidos nos fundos dos terrenos para serem alugados a operários e a pessoas que desejavam morar nas áreas centrais mas não poderiam arcar com os custos de uma moradia erguida dentro dos padrões estabelecidos pelo Regulamento de Construções. Isso se tornou comum na área urbana, especialmente no bairro do Comércio e no bairro do Quartel e, em 1911, a prefeitura decidiu taxar os proprietários que alugavam barracões, como forma de inibir a proliferação desse tipo de moradia na área urbana. Segundo Berenice Martins Guimarães, entre 1902 e 1920, a prefeitura também tentou enfrentar o chamado "fenômeno dos barracões" promovendo fiscalizações sanitárias, dentro de uma lógica higienista, e negando aprovação legal a projetos de construções autônomas nos fundos dos lotes urbanos já edificadas, providências que se revelaram pouco efetivas. Como

vimos anteriormente, a concessão de lotes gratuitos a operários, a partir de 1900, no Barro Preto foi mais uma tentativa de se evitar a expansão do número de barracões e a invasão de terrenos na área urbana (GUIMARÃES, 1991, p. 101-104, 115-117).

Em 1922, foi modificado o Regulamento de Construções aprovado em 1901, de forma a permitir o adensamento da área urbana. Nas principais ruas e avenidas do bairro do Comércio foi proibida a construção de edifícios com um único pavimento. E tanto na área urbana quanto na zona suburbana foram estabelecidos novos limites de altura para as construções. De acordo com Luiz Mauro do Carmo Passos, foi permitida a construção de edifícios cuja altura máxima não ultrapassasse a três vezes a largura da rua ou avenida na qual estivesse o prédio. Assim, na Avenida Afonso Pena, com seus 50m de largura, poderiam ser erguidos edifícios com 150m de altura, ou seja, com cerca de 40 pavimentos (PASSOS, 1996, p. 218). Da mesma forma como esses limites tão elevados não foram alcançados na prática, as mudanças no Regulamento de Construções não asseguraram o adensamento das seções urbanas e revelaram-se instrumento pouco eficiente para a ordenação do crescimento da cidade.

De fato, a chave do controle da expansão urbana em curso no início dos anos 1920 estava no licenciamento dos projetos de subdivisão de terrenos, principalmente nos subúrbios. Para assegurar uma ordem na divisão dos terrenos e glebas, o Conselho Deliberativo aprovou em 10 de outubro de 1924 a Lei municipal n. 284, estabelecendo que todos os projetos de subdivisão deveriam ser elaborados pela própria prefeitura e tornando bastante oneroso o processo de parcelamento. Assim,

Art. 1^o - A subdivisão de lotes de terrenos suburbanos e outros passa a ser executada diretamente pela prefeitura, devendo esta realizar o serviço dentro de um ano a contar-se da entrada do requerimento do interessado.

Parágrafo único. Os requerimentos dessa natureza serão atendidos em ordem cronológica.

Art. 2^o - A prefeitura, para atender aos pedidos de subdivisão de lotes, inclusive a confecção da planta topográfica do terreno e a locação definitiva das ruas por meio de marcos de pedra, cobrará as seguintes taxas por metro quadrado: a) até cinqüenta mil metros quadrados, vinte e cinco réis; b) de mais de cinqüenta mil metros quadrados até duzentos mil metros quadrados, vinte e cinco réis para os primeiros cinqüenta mil metros quadrados e vinte réis para o excedente; c) de mais de duzentos mil metros quadrados, as taxas da letra b, na forma designada, e dez réis para o excedente àquela quantidade.

Parágrafo único. Em áreas superiores a um milhão de metros quadrados, o prefeito poderá estabelecer maior redução que a prevista na letra c, mediante prévio ajuste com o interessado.

Art. 3^o - A cobrança das taxas de divisão em lotes na zona de sítios não implica na (sic) dilatação dos limites suburbanos, reconhecidos pela lei n. 55, de 5 de fevereiro de 1912²⁴⁶ (BELLO HORIZONTE, 1925, p. 21-22).

Portanto, no fim de 1924, a prefeitura buscou impor suas diretrizes aos proprietários de grandes terrenos e glebas interessados em multiplicar o seu patrimônio com a divisão dos seus lotes. A tentativa não foi bem sucedida, provavelmente por pressões dos empreendedores, gente quase sempre bem situada e bem relacionada, e dos engenheiros, arquitetos e agrimensores prejudicados pelo fechamento de um mercado de trabalho. Desse modo, em 29 de outubro de 1925, o Conselho Deliberativo mudou a regulamentação das subdivisões, através da Lei municipal n. 293:

Art. 1^o - A subdivisão em lotes, de terrenos suburbanos e outros, pode ser executada por profissionais escolhidos pela parte, uma vez que se tenham matriculado na Primeira Diretoria de Obras, mediante apresentação do título legal de habilitação e o pagamento de taxa de 20\$000 [vinte mil réis] de matrícula, além do imposto de indústria e profissão.

Art. 2^o - A prefeitura cobrará a taxa de \$005 [cinco réis] por metro quadrado, pelo estudo e verificação das subdivisões apresentadas à sua aprovação e a de \$500 [quinhentos réis] por metro corrente pelo serviço de estudos e confecção de plantas para abertura de novas ruas, quando os pedidos dos interessados se referiram exclusivamente a este fim (BELLO HORIZONTE, 1926b, p. 9-10).

Assim, um ano após aprovar a Lei n. 284, o prefeito Flávio Fernandes dos Santos foi obrigado a abrandar as exigências relativas ao parcelamento de terrenos suburbanos e rurais. A prefeitura teve de se contentar em examinar e aprovar os projetos de subdivisão, com pouco poder para estabelecer as características dos novos bairros. As possibilidades de submeter o adensamento e a expansão horizontal da cidade a um plano de conjunto ou a diretrizes oficiais foram perdidas então.

As conseqüências da falta de controle do crescimento urbano foram agravadas pelo fato de o governo mineiro ter também revogado, através da já citada Lei mineira n. 832, de 15 de setembro de 1922, o aforamento de terrenos urbanos e suburbanos, que havia sido adotado em 1917 para facilitar o acesso de particulares e de empresas, especialmente

²⁴⁶ A Lei municipal n. 55, de 5 de fevereiro de 1912, incorporou à zona suburbana da cidade o povoado do Calafate e as ex-colônias Adalberto Ferraz, Américo Werneck, Bias Fortes e Carlos Prates, estendendo a essas áreas os mecanismos de licenciamento e de fiscalização municipais, estabelecendo nelas um regime fiscal especial, isentando de impostos prediais os imóveis ocupados pelos seus proprietários e atribuindo formalmente à prefeitura a tarefa de abrir praças e ruas nesses novos bairros suburbanos. A isenção de impostos prediais no Calafate e nas ex-colônias foi revogada pela Lei municipal n. 161, de 31 de outubro de 1918 (BELLO HORIZONTE, 1912, p. 4-5; BELLO HORIZONTE, 1926a, p. 6-7).

indústrias, aos terrenos da cidade. O aforamento em si não era mecanismo de controle do crescimento urbano, mas, em médio prazo, poderia permitir ao poder público atuar de forma ativa na gestão dos espaços da cidade e, eventualmente, propiciar margem de manobra para que a prefeitura solucionasse problemas decorrentes da expansão urbana (MINAS GERAES, 1923, p. 150).

Em junho de 1923, comentando a revogação do aforamento, o presidente do Estado, Raul Soares, afirmava em mensagem ao Congresso Mineiro que:

essa medida consulta, como se tem verificado, aos interesses da cidade e da prefeitura. Tem esta procurado satisfazer aos reclamos da classe operária da capital, facilitando-lhe a aquisição de terrenos, onde possam estabelecer-se definitivamente, edificando suas habitações. Em vários pontos da zona suburbana, tem sido divididos lotes e postos à disposição dos operários e praças da Força Pública, a 50 réis o metro quadrado. Na zona operária da 8ª seção urbana, já foram atendidos quase todos os interessados, que tinham habitações precárias, expedindo-se-lhes os competentes títulos provisórios, e os definitivos aos que já concluíram a construção dos prédios, com plantas aprovadas. A valorização da propriedade, na capital, é contínua e evidente, demonstrando o seu progresso e desenvolvimento o imposto de transmissão que, orçado em 60:000\$000 [60 contos de réis], produziu 103:382\$229 [103 contos], o que corresponde ao valor de 3.446:074\$300 [3.446 contos de réis]²⁴⁷ (MINAS GERAES, 1923, p. 150-151).

Assim, segundo o presidente do Estado, no momento em que o mercado imobiliário estava em expansão na cidade, o governo mineiro teria revogado o aforamento para facilitar aos operários e aos militares a compra de terrenos. De certa forma, a medida representava uma intervenção do poder público no mercado, aumentando a oferta de terrenos a baixo preço para compradores que não teriam como pagar os cada vez mais elevados valores cobrados pela terra urbana. Raul Soares é claro: o governo mineiro buscou lançar mão das concessões de terra para aplacar eventuais reivindicações populares. Essa ação seria mais uma das várias que o poder político mineiro empreendeu nos anos 1920 buscando desmobilizar, tutelar e cooptar o operariado da cidade e os escalões inferiores da Força Pública. A revogação do aforamento e, principalmente, a venda de terrenos a baixo preço se enquadrariam, portanto, na estratégia que marcou, como nos lembra Eliana de Freitas Dutra, as relações entre o Estado e operariado da capital na última década da Primeira República (DUTRA, 1988, p. 195-203).

²⁴⁷ Os terrenos para operários e militares foram demarcados na VII seção urbana, ou seja, no bairro de Santa Teresa e no chamado bairro Militar, a VIII seção suburbana, ou seja, o antigo bairro do Quartel.

Porém, o principal propósito da revogação parece ter sido outro. Ao longo de toda a década de 1910, a prefeitura teve de lidar com crescentes desequilíbrios orçamentários, o que levou ao endividamento do município. Assim, segundo mensagem apresentada ao Congresso Mineiro pelo presidente do Estado, Delfim Moreira, a dívida consolidada da cidade alcançava 3.749:300\$752 (3.749 contos) em maio de 1918 e o déficit orçamentário havia sido em 1917 da ordem de 136:006\$000 (136 contos). Em junho de 1923, essa dívida havia sido reduzida a 2.396:000\$000 (2.396 contos), mas a prefeitura ainda tinha um déficit anual de 335:440\$495 (335 contos). É possível, então, que o governo mineiro tenha revogado o aforamento de terrenos municipais para reativar as vendas de lotes, diretas ou em hasta pública, e, assim, aumentar a arrecadação da prefeitura, tirando partido da valorização dos preços da terra urbana apontada pelo próprio presidente Raul Soares (MINAS GERAES, 1918, p. 50; MINAS GERAES, 1923, p. 148-149).

Esse argumento é reforçado por passagem da mensagem apresentada ao Congresso Mineiro em julho de 1925 pelo presidente do Estado, Fernando de Mello Vianna. Apesar de longo, o trecho deve ser transcrito, por revelar a atuação do Estado como proprietário urbano e o compromisso do governo mineiro com a industrialização da cidade:

acentuaram-se, em 1924, as vantagens decorrentes da revogação do regime de aforamento dos terrenos municipais, tendo produzido os mais salutares efeitos, em prol do município e dos particulares, a venda de lotes em hasta pública. A renda da Seção do Patrimônio que, em 1923, fora 249:116\$912 [249 contos], ascendeu a 433:222\$368 [433 contos] em 1924, ultrapassando de 313:222\$912 [313 contos] a previsão orçamentária, estimada em 120:000\$000 [120 contos]. Durante o exercício foram vendidos: em hasta pública, 18 lotes urbanos e 44 suburbanos; para indústrias, de acordo com as leis de autorização do Conselho Deliberativo, 60 lotes urbanos; a funcionários, com pagamento à vista, 16 lotes urbanos, e, em prestações, 14 lotes urbanos e 190 suburbanos; a operários e militares, 712 lotes suburbanos; a diversos e para resgate de aforamentos, 6 lotes urbanos. De conformidade com leis especiais, foram cedidos gratuitamente: para indústria, 3 lotes urbanos; a funcionários, 22 lotes urbanos e 13 suburbanos; a operários, no Barro Preto, 70 lotes urbanos; a instituições beneficentes, 31 lotes urbanos. A ação da prefeitura, como atesta a enumeração mencionada, tem sido benéfica ao desenvolvimento da cidade, facilitando a aquisição de terrenos, para construção de prédios, às diversas classes sociais, principalmente aos operários e funcionários, de par com a consideração especial devida à criação de indústrias. Não fora isto, o progresso da capital ver-se-ia entravado, por longos anos, porque, com a valorização sempre crescente da propriedade particular, se tem tornado quase impeditiva sua aquisição, ou a construção de prédios, principalmente para residência, por parte das classes menos favorecidas. O imposto de transmissão de propriedade rendeu 311:767\$188 [311 contos], ou mais 191:767\$188 [191 contos] que a rubrica da receita; aquela quantia corresponde a 10.392:239\$600 [10.392 contos], valor dado aos imóveis nas respectivas escrituras (MINAS GERAES, 1925, p. 372-373).

Portanto, em 1924, a prefeitura fez a concessão de 1.199 terrenos, 80% deles suburbanos. Dessas concessões, foram gratuitas 139, ou seja, cerca de 11% do total, a maior parte delas na área urbana. Se considerarmos a renda apurada pela Seção do Patrimônio como basicamente proveniente da concessão onerosa de terrenos, como sugere a mensagem do presidente do Estado, em 1924, a prefeitura teria vendido 1.060 terrenos urbanos e suburbanos a um preço médio de 408\$700 (quatrocentos e oito mil réis) por lote, ou seja, por valores aparentemente muito próximos aos que, como vimos, eram então praticados na ex-colônia Carlos Prates. Assim, o governo mineiro, através da prefeitura, estaria agindo essencialmente como dono de terras e participando ativamente do mercado imobiliário.

Devemos salientar que o aforamento certamente permitiria às mesmas pessoas e companhias industriais que compraram lotes da prefeitura obterem a posse da terra urbana, sem precisar imobilizar capital na aquisição de terrenos. O aforamento permitiria também ao poder público conservar direitos de propriedade sobre os terrenos municipais, o poderia ser útil futuramente caso viesse a ser necessário retomar a posse de terrenos para executar obras públicas e melhoramentos urbanos. Conservando os direitos de propriedade sobre terrenos aforados, a prefeitura também poderia vir a reformar ou construir edifícios para induzir mudanças na configuração dos espaços urbanos, alterando a densidade de determinadas áreas da cidade, e para concretizar projetos da própria administração municipal. Mas a venda, direta ou em hasta pública, se por um lado contribuiu para reforçar os cofres municipais, por outro implicou a transferência do direito de propriedade sobre os terrenos aos compradores. No futuro, se a administração municipal viesse a precisar desses terrenos, a inevitável desapropriação seria mais cara, pois a prefeitura teria de pagar aos proprietários indenizações calculadas não apenas sobre as benfeitorias, mas também sobre o valor de mercado do terreno.

Em resumo, entre 1922 e 1925, o governo mineiro e a prefeitura buscaram retomar o plano proposto pela CCNC, como forma de ordenar a vida urbana e o crescimento da cidade. Procuraram, também, estimular o crescimento urbano através do adensamento, revendo o Regulamento de Construções e ampliando os limites máximos de altura dos edifícios, especialmente na área urbana, ou seja, na região central da cidade. Assim, o Estado e a prefeitura resgataram uma diretriz básica do plano de Aarão Reis: o crescimento da cidade deveria dar-se do centro para a periferia.

O governo mineiro tentou ainda, sem sucesso, impor o controle da prefeitura sobre o traçado das subdivisões de lotes suburbanos e terrenos rurais, buscando fazer com que

a expansão da cidade se desse de modo ordenado e segundo diretrizes emanadas do poder público. Ainda que esse controle estrito das subdivisões não tenha sido efetivamente implantado, a prefeitura, na segunda metade da década de 1920, não abriu mão do exame e do licenciamento dos parcelamentos. Porém, a verificação e a aprovação das subdivisões por técnicos da administração municipal não foi mecanismo eficiente de controle do adensamento e da expansão urbana.

E, finalmente, por conveniências políticas e fiscais, o Estado abandonou a concessão de terrenos municipais por aforamento, transferindo à iniciativa privada os direitos de propriedade sobre lotes urbanos e suburbanos, deixando aos proprietários, grandes ou pequenos, o controle sobre parcela significativa das terras urbanas.

Ao longo dos anos 1920, Belo Horizonte passou por grande crescimento populacional, que só fez acentuar os conflitos decorrentes do uso e da ocupação do espaço urbano. A insuficiência dos mecanismos de controle, fosse o plano da CCNC, fosse o Regulamento de Construções, fosse a aprovação das subdivisões ou, ainda, a extensa coleção de medidas adotadas pela prefeitura entre 1898 e 1929 para condicionar a vida urbana e para administrar os espaços da cidade, levou ao surgimento da segunda das proposições que visavam ordenar o crescimento urbano de Belo Horizonte: aquela que propunha novo planejamento urbano.

A RETOMADA DO PLANEJAMENTO URBANO

Em 1941, no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no Rio de Janeiro, o engenheiro Lincoln de Campos Continentino, professor da Escola de Engenharia da Universidade de Minas Gerais (UMG) e consultor técnico da prefeitura de Belo Horizonte, apresentou o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* (CONTINENTINO, 1941, p.49).

Conhecido também como *Plano de Urbanismo de Belo Horizonte* ou, simplesmente, como *Plano Continentino*, este é considerado por pesquisadores da história do urbanismo no Brasil como a primeira proposta de revisão geral do plano da CCNC. Mesmo sem ter sido oficialmente adotado pela prefeitura e, talvez por isso, sem ter sido detalhado por completo, esse plano serviu de base para as ações da administração municipal durante as décadas de 1940 e 1950, até que outro processo de planejamento urbano propusesse novos

fundamentos para a ação do poder público, já no início dos anos 1960 (LEME, 1999b, p. 493; GOMES; LIMA, 1999a, p. 123-126; CASTRIOTA; PASSOS, 1998, p.134-138).

O *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* foi uma resposta às questões urbanas colocadas na década de 1920. Esta resposta teve o caráter de um trabalho de consultoria, feito por encomenda do prefeito da cidade, José Osvaldo de Araújo, e desenvolvido por Continentino com o auxílio de poucos colaboradores. Porém, apesar de elaborado por um grupo muito reduzido de técnicos, o *Plano Continentino* surgiu de um debate que, ainda na segunda metade dos anos 1920, mobilizou engenheiros que integravam os quadros técnicos da prefeitura e se ampliou, entre 1930 e 1935, no círculo dos belo-horizontinos que dedicavam atenção às questões urbanas, especialmente engenheiros, arquitetos, juristas e empresários da construção civil. Os cenários desse debate foram, então, a Sociedade Mineira de Engenheiros (SME), o *Rotary Club* de Belo Horizonte, a Escola de Engenharia, a recém-criada Escola de Arquitetura, as seções técnicas da prefeitura e a Comissão Técnica Consultiva da Cidade, que, no período do governo provisório pós-1930 de certa forma tomou o lugar do extinto Conselho Deliberativo.

Por isso, antes de tratar das propostas sintetizadas por Lincoln Continentino no *Plano de Urbanização de Belo Horizonte*, seria instigante empreender uma arqueologia de algumas das discussões relativas aos problemas urbanos da cidade entre 1929 e 1935. Não é tarefa fácil, pois esse debate nunca foi formalizado em um documento escrito, nem mesmo no próprio *Plano de Urbanização*, mas ecoou nos relatórios oficiais e na imprensa local. Aqui, nesta tese, como uma contribuição para essa arqueologia necessária, abordaremos especificamente as discussões levadas no âmbito das seções técnicas da prefeitura, entre 1928 e 1929, pois delas participou um grupo de engenheiros que estava diretamente envolvido com a gestão urbana enquanto o crescimento da cidade tinha curso. Mais tarde, alguns desses mesmos engenheiros colaboraram com Lincoln Continentino na produção do *Plano de Urbanização*.

Em mensagem apresentada ao Conselho Deliberativo em outubro de 1929, o prefeito Cristiano Machado apontou alguns problemas urbanos que aguardavam solução por parte do governo mineiro e da prefeitura. Dentre esses problemas, um estava diretamente relacionado com o controle do uso dos edifícios e dos espaços da cidade:

para se moldar de vez o aspecto da cidade, é já oportuno que fixeis vossa atenção na necessidade de se acentuarem os diversos bairros para que melhor se diferenciem as construções segundo sua natureza. A falta de tal medida, [...], já concorre para que se verifique em Belo Horizonte, o aspecto evitável da indiferenciação de zonas, o que nos proporciona a impressão incômoda

para muitos e desgraciosa para todos, de edifícios industriais, oficinas e fábricas, fundições e depósitos ao lado e em zonas de edifícios residenciais (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. vii).

Aqui, havia uma clara demanda por instrumentos de gestão urbanística que, ao determinar *a priori* o tipo de uso compatível com cada região da cidade, permitissem ao poder público ordenar o uso dos espaços, tanto públicos quanto privados, evitando conflitos entre interesses particulares e coletivos. Esse tipo de mecanismo de controle urbanístico estava detalhado em um dos relatórios anexados à mensagem do prefeito. Nesse relatório, enviado em setembro de 1929 ao diretor de Obras da prefeitura, engenheiro João Gusman Júnior, o engenheiro chefe da 3ª Seção dessa diretoria, Jefferson Fernandes Baleeiro afirmava que:

como se verifica nos grandes centros, todas as cidades importantes de grande desenvolvimento, a bem da eficiência e facilidade da administração não podem prescindir de uma divisão administrativa em zonas, com limites definidos, para aplicação das leis que não podem ser generalizadas indistintamente a todo perímetro da cidade (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 45).

Em seu relatório, Jefferson Baleeiro não se limitava, como faria o prefeito, a demandar o instrumento de controle. Como técnico, Baleeiro indicava a solução, propunha um caminho. Citando propostas apresentadas pelo engenheiro paulistano Luiz Ignácio Romeiro Anhaia de Mello no livro *Problemas de Urbanismo*, Baleeiro sugeria que fosse adotada pela prefeitura a divisão da cidade em cinco "distritos de uso", de acordo com uma prática comum nas cidades americanas dos anos 1920. Os distritos propostos por Anhaia de Mello seriam cinco: um distrito residencial, no qual somente poderiam ser construídas casas para uma ou duas famílias, igrejas, escolas e bibliotecas; outro distrito residencial, de uso menos estrito que o primeiro, no qual poderiam também aparecer edifícios de apartamentos, hotéis, pensões, clubes, hospitais, grandes escolas e instituições filantrópicas; um distrito estritamente comercial; um distrito industrial e, finalmente, um distrito de uso irrestrito, o único no qual poderiam ser instaladas indústrias incômodas ou nocivas. Em cada um desses distritos, regulações específicas limitariam áreas e alturas máximas dos edifícios. Por fim, os limites desses distritos deveriam ser frequentemente revisados, de modo a acompanhar as tendências de desenvolvimento e expansão das cidades. No Brasil, essa prática urbanística era conhecida, então, como *zoning*, refletindo a influência dos urbanistas americanos. A versão brasileira desse termo inglês surgiu na mesma época: *zoneamento* (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 47-49).

O caminho proposto por Jefferson Baleeiro era, portanto, o seguido nos Estados Unidos, onde o *zoning* havia se tornado nos anos 1920 o instrumento básico do chamado *city planning*. Devemos salientar que a repercussão da experiência americana entre os engenheiros da prefeitura de Belo Horizonte não restringia a Baleeiro. Outros engenheiros da Diretoria de Obras também defendiam o zoneamento em seus relatórios, denotando o debate que, possivelmente, era travado nas seções técnicas da prefeitura.

Assim, o chefe da 1ª Seção, o engenheiro Octavio Goulart Penna, em seu relatório enviado ao diretor de Obras em setembro de 1929, preconizava a adoção de leis e regulamentos específicos para cada área da cidade:

é, pois, oportuna uma diferenciação estabelecendo características diversas para os vários bairros, uma divisão mesmo sem balizamentos rigorosos, divisão que estabeleça ou oriente as construções segundo sua natureza: para os bairros industriais, para os bairros residenciais ou para os bairros proletários (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 24).

Octavio Penna reconhecia que a adoção do zoneamento, mesmo no interesse da cidade como um todo, representava uma restrição aos direitos de propriedade e, por isso, previa que a implantação da medida enfrentaria a resistência dos proprietários²⁴⁸. Assim, adiantava os argumentos a usar contra as críticas que o zoneamento certamente motivaria, vindas dos proprietários descontentes em ver seus direitos de propriedade restringidos:

e, pensamos nós, ninguém poderá se insurgir contra tal providência que, ao contrário de restringir o direito de construir, assegura ao proprietário uma vizinhança pelo menos igual à sua propriedade. Isto é já uma garantia na verdade, quem faz uma casa para moradia sua e de sua família, e está certo de que no terreno ao lado não poderá ser elevada uma construção que pela sua altura lhe roube o sol ou o ar ou outros índices de higiene que conseguiu para a sua casa, ou que ainda aí nunca venha a ser feita uma fábrica cheia de ruído, com chaminés fumarentas, tem uma garantia. Ademais, como orientar ou defendera estética das nossas ruas? Não temos como exemplo a nossa Rua dos Caetés, em que construções, feitas dentro do Regulamento, se sucedem numa diversidade estonteante, em recortes disparatados? Não temos como exemplo frisante, um alto-forno dentro da zona urbana e, mais ainda, ao lado de um grupo escolar? Estes disparates seriam sanados com

²⁴⁸ Octavio Goulart Penna (Juiz de Fora, 1890 - Belo Horizonte, 1964). Formado pela Escola Livre de Engenharia, de Belo Horizonte, em 1919, foi engenheiro da Estrada de Ferro Oeste de Minas, da Companhia de Eletricidade e Viação Urbana e da Secretaria de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais. A partir de 1927, foi engenheiro da Prefeitura de Belo Horizonte, fazendo longa carreira na administração municipal. De 13 de julho a 15 de dezembro de 1933, foi prefeito interino de Belo Horizonte, substituindo Luiz Barbosa Gonçalves Penna, licenciado por motivo de saúde. Membro da SME, foi um dos fundadores da atual Escola de Arquitetura da UFMG, em agosto de 1930. Após aposentar-se em 1950, publicou as *Notas cronológicas de Belo Horizonte, 1711-1930*. Casou-se com a filha de Bernardo Joaquim de Figueiredo, engenheiro da CCNC, participante ativo do projeto da Cidade de Minas e, mais tarde, estabelecido em Belo Horizonte (DICIONÁRIO, 1997, p. 196; GUIMARÃES, 1997, p. 9-10).

uma regulamentação adequada ou, empreguemos o termo, com a criação do *zoning*²⁴⁹ (BELLO HORIZONTE, 1929b, p.25).

Por fim, o próprio diretor de Obras, engenheiro João Gusman Júnior, juntava-se aos seus subordinados na defesa da adoção do zoneamento²⁵⁰. Em seu relatório, encaminhado ao prefeito Cristiano Machado em 20 de setembro de 1929, Gusman Júnior argumentava:

[...] a cidade não tem nenhuma diferenciação no sentido de orientar a construção segundo a sua natureza. É um problema, portanto, de grande atualidade, de vez que hoje na América do Norte, todas as cidades de mais de 100.000 habitantes têm os seus bairros ou *zonings* perfeitamente caracterizados, com vantagens para o proprietário, de vez que esta medida lhes assegurará uma vizinhança nas mesmas condições de sua propriedade, impedindo assim a repetição de fatos assinalados no relatório, da presença de um alto-forno dentro da área urbana, ao lado de um grupo escolar etc. (BELLO HORIZONTE, 1929b, p.18).

Assim, verificamos entre os três técnicos citados acima, uma convergência que, podemos supor, ultrapassaria o mero trabalho de citações mútuas e referências cruzadas em relatórios burocráticos. E que, voltamos a dizer, poderia indicar a existência, no âmbito das seções técnicas da prefeitura de Belo Horizonte, de um debate sobre as questões urbanas e sobre as formas de resolvê-las.

Quanto ao planejamento urbano nos Estados Unidos nos anos 1920, um artigo do número de agosto de 1931 da revista nova-iorquina *The American City*, sugestivamente intitulado *City planning continues to spread*²⁵¹, informava que, de acordo com um levantamento da *Division of Building and Housing of the Bureau of Standards, United States Department of Commerce*²⁵², 691 municipalidades americanas tinham, em janeiro de 1929, uma comissão de planejamento urbano oficial. Esse número crescera para 786 municipalidades em janeiro de 1931. A essas comissões municipais oficiais juntavam-se, em

²⁴⁹ Em seu livro *Notas cronológicas de Belo Horizonte*, publicado em 1950, Octavio Penna identificou a indústria que instalara um alto-forno em plena área urbana. Era a firma Magnavacca & Filhos, instalada no Barro Preto em 1924, produzindo 15t de ferro-gusa por dia (PENNA, O., 1997, p. 196).

²⁵⁰ João Gusman Júnior (Muriaé, 1895 -). Formou-se na Escola Livre de Engenharia, de Belo Horizonte, em 1925. Ingressou na prefeitura de Belo Horizonte em 1926. Na administração municipal, foi inspetor de Obras (1927-1929), diretor de Obras (1931-1932), chefe da Inspetoria das Águas (a partir de 1932) e diretor-geral de Obras (1942-1945). De novembro de 1945 a fevereiro de 1946 foi prefeito de Belo Horizonte, nomeado pelo interventor federal, Nísio Batista de Oliveira. Foi também diretor da Beneficência Municipal e da SME e um dos fundadores da Revista Mineira de Engenharia (MONTEIRO, 1994, v. 1, p. 307).

²⁵¹ Em tradução livre: *O planejamento urbano continua a se difundir* (Tradução nossa).

²⁵² Traduzindo: Divisão de Edificação e Habitação, do Escritório de Padrões do Departamento [ministério] do Comércio dos Estados Unidos (Tradução nossa).

1931, 67 comissões de planejamento regional e 38 comissões municipais extra-oficiais (THE AMERICAN CITY, 1931, p. 5).

Na mesma página deste número, mais um artigo - *So does zoning*²⁵³ - dava notícia de outro levantamento da mesma *Division of Building and Housing*, informando que 981 municipalidades de todos os portes (*cities, towns, villages, boroughs, counties* e *townships*²⁵⁴) tinham legislações de zoneamento em vigor e que 67% da população urbana do país, portanto, mais de 46.000.000 de americanos viviam em municipalidades que dispunham de *zoning ordinances*, ou seja, de regulamentos de zoneamento. Por fim, segundo o autor desse levantamento, Norman L. Knauss, das 93 cidades americanas com mais de 100.000 habitantes, 82 tinham leis de zoneamento. Este número não confirma exatamente a informação de Gusman Júnior mas não deixa de corroborar a argumentação do diretor de Obras: via de regra, as grandes cidades americanas tinham leis de zoneamento no fim dos anos 1920 (THE AMERICAN CITY, 1931, p. 5).

Lembra-nos Peter Hall que o zoneamento, inspirado em práticas de gestão urbana, adotadas nas cidades alemãs entre 1890 e 1910, foi implantado nos Estados Unidos no fim da primeira década do século XX buscando essencialmente assegurar o valor das propriedades privadas. Evitando, através dos regulamentos de zoneamento, que uma ocupação desordenada viesse a comprometer a qualidade de vida em áreas urbanas já consolidadas, as municipalidades americanas acreditavam ser possível impedir a depreciação dos imóveis nessas áreas. Peter Hall salienta que, no entendimento dos administradores municipais americanos do fim do século XIX e do início do século XX, a ocupação desordenada tanto poderia ser caracterizada pelo surgimento de usos indesejáveis em meio a áreas já ocupadas - como, por exemplo, a instalação de uma indústria junto a residências de classe alta - quanto poderia ser representada pelo afluxo a áreas consolidadas de pessoas de classes sociais ou origens étnicas distintas das dos moradores já estabelecidos nesses bairros ou distritos. Ou seja, o zoneamento nos Estados Unidos teria surgido também como mecanismo de segregação social, racial e étnica:

²⁵³ Em tradução livre: *E o zoneamento também* (Tradução nossa)

²⁵⁴ Ao contrário do Brasil, o padrão de organização municipal americano varia de estado para estado e também assume características distintas, de acordo com o tamanho da aglomeração. *Cities* são as maiores cidades, *towns*, as cidades médias e pequenas e *villages*, os povoados. Todas essas aglomerações têm maior ou menor autonomia político-administrativa. Correspondem, *grosso modo*, à antiga categorização brasileira de cidade, vila e arraial. *Boroughs* são cidades ou vilas completamente autônomas. *County* é uma divisão da maioria dos estados americanos e pode ter certa ingerência nos negócios municipais. *Township* é a parte de um *county* que dispõe de certos poderes de governo, sem se confundir necessariamente com uma cidade ou vila. (HORNBY, GATENBY, WAKEFIELD, 1956 *passim*; tradução nossa).

[...] na prática, o sistema norte-americano de zonear o uso do solo parece ter-se originado de uma tentativa de controlar a disseminação de tinturarias chinesas na Califórnia, primeiro na cidade de Modesto e, em seguida, em San Francisco, nos anos 80 do século XIX; e de 1909 em diante, Los Angeles já desenvolvia um zoneamento abrangente de uso do solo. Mas foi o modelo alemão de zoneamento conjugado de uso de solo e altura de edifícios que, importado pela cidade de Nova York quando da aprovação da lei de zoneamento de 1916, constituiu - segundo acreditavam os contemporâneos - o mais significativo avanço já registrado na história ainda incipiente do planejamento urbano norte-americano (HALL, 2002, p. 69).

Por fim, Hall nos lembra também que, na cidade de Nova York, a lei de zoneamento adotada em 1916 simplesmente referendou os usos então existentes nas diversas partes da cidade, "confirmando o *status quo*", situação que se repetiu por todos os Estados Unidos até os anos 1930. Assim, a adoção do zoneamento e o controle do uso do solo urbano nas cidades americanas "ocorreu divorciado de qualquer tipo de planejamento do uso do solo". Portanto, nos Estados Unidos, nas décadas de 1910 a 1930, o *zoning* não seria, a rigor, um processo de *city planning* direcionado para as necessidades comunitárias, mas, essencialmente, uma prática de gestão urbana voltada para a salvaguarda dos interesses privados (HALL, 2002, p. 347).

Porém, nos anos em que o *zoning* se difundia pelas municipalidades americanas, essa contradição apontada por Hall não era sequer percebida. Pelo contrário, o zoneamento era considerado um mecanismo essencial para a ordenação das cidades. No Brasil, engenheiros e arquitetos compartilhavam essa visão e, no fim dos anos 1920 e início da década de 1930, não apenas preconizavam a adoção do zoneamento nas cidades brasileiras, como também tomavam técnicas e ações dos planejadores americanos como modelos a serem estudados e seguidos. Os elogios ao zoneamento como instrumento de controle urbanístico foram, assim, a tônica de uma conferência de Armando Augusto de Godoy, engenheiro da prefeitura do Distrito Federal, realizada em setembro de 1931 no *Rotary Club* do Rio de Janeiro²⁵⁵. Nessa palestra, certamente buscando impressionar ou cativar sua audiência, Godoy descrevia uma curiosa técnica de divulgação do *zoning*:

²⁵⁵ Armando Augusto de Godoy (Volta Grande, MG, 1876 - Rio de Janeiro, 1944). Formou-se em 1903 na Escola Politécnica, do Rio de Janeiro. Foi engenheiro da prefeitura do Distrito Federal e, através de artigos em jornais e revistas especializadas, de palestras radiofônicas e de conferências divulgou suas idéias sobre o urbanismo e defendeu a elaboração de planos urbanísticos abrangentes para a cidade do Rio de Janeiro. Como engenheiro municipal, foi o elemento de ligação entre a prefeitura do Distrito Federal e o escritório de Alfred Agache, urbanista francês encarregado do Plano da Cidade entre 1927 e 1930. Mais tarde, em 1934-1935, como consultor do Escritório Coimbra Bueno, orientou o desenvolvimento do plano urbanístico de Goiânia, concebido originalmente por Atilio Corrêa Lima (LEME, 1999b, p. 459-460).

nos Estados Unidos, largo emprego se faz e grande partido se tira dos cartazes com o objetivo de educar e orientar o povo. O cartaz não se destina somente ao anúncio, é também utilizado para veicular idéias e ensinamentos. A progressista cidade de Cleveland, que tive a felicidade de visitar, lançou mão do meio de divulgação a que venho de referir, para fazer a propaganda do zoneamento. O cartaz, empregado com tal objetivo, mostrava a maneira absurda por que as cidades se formaram antes do zoneamento. O desenho, feito por artista de imaginação, figurava um caminhão despejando, em um terreno, na maior confusão, um grande número de edifícios com proporções, formas e destinos diferentes, sem uma certa separação. A imagem dá uma idéia perfeita da desordem que ainda resta nas nossas cidades, e que nos esforçamos por combater, [...] (GODOY, 1943, p. 93).

Godoy fazia, também, a defesa enfática do zoneamento como instrumento de controle urbanístico e de sua aplicação ao Rio de Janeiro e a outras cidades brasileiras:

[...] o zoneamento resultou da expansão social e dos grandes progressos urbanos realizados nos últimos anos. Se, por um lado, ele reduz o direito de propriedade, por outro lado ampara e protege os donos de prédios e terrenos contra os abusos e excessos que há, quando não se estabelecem limites para o uso, as alturas e as áreas cobertas pelos imóveis vizinhos (GODOY, 1943, p. 95).

E, da mesma forma que Octavio Penna, dois anos antes, Armando de Godoy preconizava o estabelecimento de áreas distintas para as moradias das diferentes camadas sociais:

a zona residencial pode compor-se de três outras, destinando-se uma parte às residências de luxo, aos grandes palacetes, que, agrupados em um mesmo bairro, se sucedem e se alinham melhor do que quando por entre eles aparecem pequenos edifícios. Das outras duas subzonas residenciais, uma só acolhe as pequenas casas destinadas a uma só família e a outra as casas de apartamentos, que formam conjuntos separados. Há cidades, que apresentam uma quarta subzona residencial, que só se destina aos operários, e que se localiza nas proximidades da zona industrial, o que reduz consideravelmente as distâncias que cada trabalhador tem de percorrer para ir da sua casa ao lugar em que trabalha, e daí voltar ao fim do dia (GODOY, 1943, p.94).

Aqui emerge um dos objetivos principais dos proponentes do zoneamento como instrumento de ordenação da cidade segundo as linhas da hierarquia social vigente: assegurar espaços sociais distintos e separados para cada camada da população. Armando de Godoy e Octavio Penna parecem ver com naturalidade esta organização do espaço da cidade, segregada e segregadora. Organização espacial na qual o trabalhador teria seu lugar de moradia definido em relação ao seu local de trabalho, explicitamente em nome de uma racional distribuição de tempo, implicitamente em função da manutenção de uma hierarquia social existente.

Pierre Bourdieu, ao escrever em 1993 sobre o espaço social nos "subúrbios com problemas", nos "guetos" americanos - "esses lugares abandonados" - e nas cidades francesas, nos lembra que:

a estrutura do espaço social se manifesta, assim, nos contextos mais diversos, sob a forma de oposições espaciais, o espaço habitado (ou apropriado) funcionando como uma espécie de simbolização espontânea do espaço social. Não há espaço, em uma sociedade hierarquizada, que não seja hierarquizado e que não exprima as hierarquias e as distâncias sociais, sob uma forma (mais ou menos) deformada e, sobretudo, dissimulada pelo efeito de naturalização que a inscrição durável das realidades sociais no mundo natural acarreta: diferenças produzidas pela lógica histórica podem, assim, parecer surgidas da natureza das coisas (basta pensar na idéia de "fronteira natural") (BOURDIEU, 1999, p. 160, grifo do autor).

Não queremos aqui afirmar que o zoneamento proposto nos anos 1920 e 1930 nas maiores cidades brasileiras, se constituía, *a priori*, um instrumento de ordenação social do espaço, como Peter Hall identificou nas *zoning ordinances* americanas. Mas devemos salientar que, ao tomar como naturalizados os espaços sociais nas cidades, ou como racionais argumentos tais como o usado por Armando Godoy ao analisar os deslocamentos diários dos operários, os engenheiros do período estavam pensando as cidades dentro do quadro da hierarquizada sociedade brasileira. A cidade proposta por esses pioneiros do urbanismo brasileiro somente reforçava essa hierarquização.

Outros dos problemas urbanos apontados por Cristiano Machado na sua mensagem de outubro de 1929, eram a circulação e o tráfego. Essas questões estavam detalhadas em um dos relatórios em anexo, o enviado pelo engenheiro Jefferson Baleeiro ao diretor de Obras, João Gusman Júnior:

como é notório, o plano geral de Belo Horizonte, tão bem delineado pela CCNC, infelizmente, não foi executado na parte suburbana, como devia ser. Disto resultou um verdadeiro contraste com os demais centros populosos, pois temos atualmente a zona urbana, com ruas largas, lotes e quarteirões grandes, completamente afogada pela zona suburbana, de ruas estreitas e, por conseguinte, congestionadas pelo tráfego que naturalmente tem que ser feito por certas e determinadas vias, verdadeiros escoadouros do trânsito natural da zona urbana que dia a dia vai consideravelmente aumentando com o rápido progredir da cidade (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 43).

Uma vez mais, Jefferson Baleeiro não se limitava a expor o problema e buscava propor soluções. Estas principiariam com a adoção de uma legislação urbanística que discriminasse as ruas que serviam de ligação entre a área urbana, a zona suburbana e as vilas que se multiplicavam na zona rural e que, a seguir, obrigasse os proprietários de terrenos

lindeiros às essas ruas a erguer qualquer construção nova a certa distância do alinhamento do terreno, respeitando um recuo mínimo obrigatório. O objetivo deste dispositivo legal era evitar, no futuro, grandes gastos com indenizações pela desapropriação das franjas dos terrenos que se fizessem necessárias ao eventual alargamento dessas vias.

Essa proposta de Jefferson Baleeiro tinha sabor irônico. Pois, indicava que a cidade, com menos de três décadas de existência e tendo como ponto de partida um planejamento prévio, seria em breve levada a lançar mão da estratégia básica de modernização delineada por Haussmann em Paris e corrente nos planos de remodelação das cidades brasileiras do início do século XX: demolir para reconstruir.

Consciente de ser a previsão de recuos obrigatórios para os edifícios solução paliativa para os problemas de tráfego e de circulação, Jefferson Baleeiro confiava que a definição cuidadosa de novas vias, em estudo na seção por ele chefiada, poderia resolver de forma duradoura as questões decorrentes do traçado caótico das ruas dos subúrbios. Para Jefferson Baleeiro, esse projeto de ruas e avenidas, juntamente com nova *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, que então estava sendo completada, constituiria um plano de conjunto da cidade, traçado com base nos "modernos princípios do urbanismo". De acordo com Baleeiro, o trabalho de projeto das novas vias se desenvolveu pela aplicação desses princípios modernos,

[...] estabelecendo ligações diretas e francas entre as diversas vilas e bairros com o centro urbano, já projetando avenidas sanitárias ao longo dos cursos d'água, já reservando áreas destinadas a parques e jardins que, como é sabido, são logradouros de grande alcance à vida social e higiênica de uma cidade como a nossa capital. Além disso, foram feitos em linhas gerais os projetos de ligações das vilas aprovadas fora do perímetro da cidade. De posse desses elementos parciais, estamos organizando definitivamente uma planta geral da cidade completa, que deverá ser seguida e, portanto, executada futuramente com a abertura das novas ruas que pouco a pouco irá necessitar a cidade (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 43-44).

Esse trabalho resultou em uma nova planta geral, concluída em 1931 (PANORAMA, 1997, p. 39 e 49). Contudo, ao que tudo indica, essa planta geral, ao contrário das expectativas de Jefferson Baleeiro, não serviu como o plano de conjunto que ordenaria a expansão da cidade. Traçar esse plano de urbanismo seria tarefa mais intrincada.

O terceiro grande problema urbano relacionado na mensagem do prefeito Cristiano Machado era o processo de subdivisão de terrenos rurais situados além dos limites traçados para a cidade pela CCNC. Segundo Cristiano Machado,

a falta de limitações ao arbítrio dos proprietários que exploram esse gênero de negócios virá proporcionar futuramente uma situação precária à administração municipal, já onerada com o que se tem feito à sombra de permissões legais (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. xvi).

Efetivamente, os regulamentos em vigor no fim da década de 1920 não proporcionavam à prefeitura mecanismos capazes de impedir a proliferação dessas subdivisões de terrenos rurais, que deram forma às vilas. Tampouco propiciavam meios para assegurar que os projetos de subdivisão apresentassem boas soluções técnicas e que os novos espaços urbanos fossem delineados de modo a permitir no futuro boa qualidade de vida aos seus moradores e à população da cidade como um todo.

Como podemos verificar na *Planta cadastral de Belo Horizonte*, de 1942, e mesmo na *Planta Geral da Cidade de Bello Horizonte*, de 1928 e 1929, as glebas rurais subdivididas ao longo dos anos 1920 quase sempre estavam sobre sítios muito acidentados, obrigando os novos moradores a implantar suas casas no alto de barrancos ou a fazerem grandes movimentos de terra para terraplenar o terreno. O relevo também criava obstáculos para a implantação da infra-estrutura urbana, em especial para a pavimentação das ruas e para o transporte público²⁵⁶. Os empreendedores que promoviam esses parcelamentos de terra não tinham nenhuma obrigação legal de implantar a infra-estrutura urbana mínima, antes ou depois de venderem os lotes. Apenas abriam as ruas e demarcavam os quarteirões e os lotes, deixando aos moradores o ônus de pressionar o poder público para obter a instalação da infra-estrutura. Como os lotes dessas vilas eram, em geral, vendidos a pessoas de poucos recursos, sem relações privilegiadas com o poder político ou com as elites locais, ou a especuladores privados, que consideravam ter o tempo a seu favor, o poder efetivo de pressão sobre prefeitura era reduzido e muitas vilas passaram décadas sem redes de água, esgoto, iluminação pública e outros serviços urbanos. Poucas dessas vilas dispunham de praças que pudessem configurar centralidades e espaços de convivência. Mesmo áreas de grotas e várzeas alagadiças eram loteadas, em lugar de serem destinadas a parques ou a espaços que permitissem à prefeitura executar obras de drenagem. Também não estavam reservados terrenos para escolas e igrejas (BELLO HORIZONTE, 1929a; BELO HORIZONTE, 1942).

Portanto, a implantação das vilas forçou os limites da cidade não apenas para além dos previstos pela CCNC mas, mais grave que isso, para além da capacidade da prefeitura de

²⁵⁶ Não por acaso, muitas dessas antigas vilas foram classificadas na atual Lei de Ocupação e Uso do Solo Urbano, aprovada em 1996, como Zona de Adensamento Restrito, por terem condições topográficas que não favorecem uma ocupação com grande adensamento populacional.

proporcionar serviços urbanos à população pouco numerosa e muito pobre que aos poucos povoou esses assentamentos. É doloroso pensar que essa expansão, apesar de ocorrer em uma época de intenso crescimento populacional, mercê da imigração do campo para a cidade, não se deu necessariamente por pressão demográfica²⁵⁷. A expansão urbana acarretada pela disseminação das vilas e a conseqüente criação de uma nova periferia se deram em grande medida por obra dos negociantes de terras e dos especuladores, em sua quase totalidade gente das elites belo-horizontinas, interessada em lucrar com o mercado imobiliário e, também, em manter vazia e sossegada a área urbana, ou seja, os bairros centrais.

A impressionante expansão das vilas pode ser medida nas palavras do prefeito Cristiano Machado. Na mensagem apresentada em 1929, o prefeito informava que no decorrer de apenas um ano, a partir de setembro de 1928,

foram aprovadas 47 subdivisões com 1.156 quarteirões, 14.919 lotes, 417 ruas, numa área total de 7.888.330 metros quadrados (BELLO HORIZONTE, 1929b., p. xvi).

A título de comparação, a área urbana proposta pela CCNC teria, de acordo com a *Planta Geral da Cidade de Minas*, 506 quarteirões, 7.245 lotes, 21 avenidas, 24 praças e 66 ruas, ocupando 8.815.382m², ou seja, cerca de 882 hectares. Portanto, a área aprovada entre 1928 e 1929 seria equivalente a quase 90% da superfície da área urbana envolvida pela Avenida do Contorno (MINAS GERAES, 1895c; QUADRO 4, apêndice).

Efetivamente, a proliferação de vilas nas bordas da área destinada em 1895 à Cidade de Minas era o aspecto do processo de expansão urbana dos anos 1920 que mais contrastava com o plano da CCNC. Representava também a maior ruptura do plano original da cidade, desde a implantação da zona colonial em 1898 e 1899. Como argumentamos anteriormente, as divisões dos grandes lotes suburbanos e, de certa forma, dos lotes coloniais poderiam ser entendidas como um processo de adensamento das áreas suburbanas que guardaria certa coerência com as estratégias de crescimento da cidade, identificáveis no plano da CCNC. Já a divisão das glebas rurais pouco colaborava para fazer da expansão horizontal da cidade um processo ordenado e coerente com o plano da CCNC. Pois a criação das vilas foi feita sem a prévia determinação de diretrizes de expansão urbana, atendendo apenas às conveniências e interesses dos proprietários das glebas parceladas. Também, o

²⁵⁷ Segundo Abílio Barreto, a população da cidade em 1920 seria de 55.563 habitantes. Em 1928, estaria em torno de 111.000 moradores e chegaria a 116.981 em 1930 e a 214.000 em 1940. De acordo com Octavio Penna, a população em 1923 seria de 70.646 habitantes, que passaram a 101.283 em 1928 e 108.849 em dezembro de 1929 (BARRETO, 1950, p. 183; PENNA, O., 1997, p. 194, 234).

estabelecimento das vilas se deu ao tempo em que boa parte da área urbana ainda se apresentava ou pouco adensada ou praticamente desocupada e em que na zona suburbana apenas tinha início o processo de adensamento. Por fim, a divisão das terras na zona rural ocorreu quando a população da cidade havia alcançado a metade dos 200.000 habitantes previstos no plano da CCNC.

A criação das vilas seria, efetivamente, apenas uma faceta de processo mais amplo de parcelamento das terras, tanto suburbanas quanto rurais, que já discutimos a partir da ex-colônia Carlos Prates. Alguns dados apresentados no relatório do engenheiro Jefferson Baleeiro nos permitem ampliar o quadro que traçamos anteriormente. Assim, entre setembro de 1923 e setembro de 1929 foram verificadas e aprovadas pela prefeitura subdivisões com área total de 2.418 hectares, 68% a partir de setembro de 1926. A própria prefeitura havia executado, a pedido dos interessados ou para atender a demandas do governo mineiro, a subdivisão de 433 hectares entre 1926 e 1929. Portanto, a área total subdividida em toda a cidade alcançou, entre 1923 e 1926, os 2.851 hectares. O número total de lotes nessas subdivisões aprovadas a partir de 1923 seria 43.570 (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 58-59).

Aplicando a densidade estimada pela CCNC, 100 habitantes por hectare, estimamos que a área parcelada em Belo Horizonte entre 1923 e 1929 seria suficiente para abrigar uma população de 285.000 habitantes. Estimando uma média de seis moradores por lote, teríamos nessas subdivisões 261.420 pessoas, um número próximo ao calculado a partir da densidade preconizada em 1895. Portanto, é possível considerar que nas subdivisões aprovadas pela prefeitura ao longo dos anos 1920 poderia ser fixada uma população equivalente a uma vez e meia a população prevista no plano de Aarão Reis.

No Quadro 10, apêndice, discriminamos as subdivisões aprovadas pela prefeitura entre setembro de 1928 e setembro de 1930, com base em dados dos relatórios anexados à mensagem apresentada pelo prefeito Cristiano Machado ao Conselho Deliberativo, em 1929, e nos relatórios apresentados ao prefeito Luiz Barbosa Gonçalves Penna pelos diretores dos serviços municipais em outubro de 1930. Nesses, dois anos foram aprovadas 27 subdivisões nas cinco ex-colônias, com área total de 323 hectares. No Calafate foram aprovadas duas subdivisões, com pouco mais de dois hectares. Em quatro das cinco seções suburbanas então existentes, foram licenciados 14 parcelamentos feitos por particulares, com o total de 67 hectares, e mais quatro feitos pela prefeitura, com aproximadamente 152 hectares. Por fim, na zona rural, foram aprovadas 21 vilas, com 550 hectares. No total, 1.094 hectares e 20.300 lotes.

Nas ex-colônias, a maior parte das subdivisões aprovadas era de terrenos relativamente pouco extensos, denotando serem parcelamentos de um ou dois lotes coloniais apenas. Podemos assinalar a presença de pessoas qualificadas como doutores, as quais, certamente pertenceriam às camadas altas da sociedade belo-horizontina. Podemos também destacar a presença de firmas, em especial Silvério Silva & Alvim e Anastasia, Barros & Cia. Ltda. A subdivisão de 28 hectares de terras rurais e suburbanas proporcionou a Silvério Silva & Alvim 598 lotes nas ex-colônias Américo Werneck, Afonso Pena e Carlos Prates e na zona rural, no limite oeste da ex-colônia Carlos Prates, que poderiam perfeitamente abrigar uns 3.000 moradores, população certamente maior que a de muitas cidades mineiras de então. Anastasia, Barros & Cia. Ltda., por sua vez, também tiveram desempenho significativo. Parcelaram 196,5 hectares, nas ainda pouco urbanizadas ex-colônias Bias Fortes e Afonso Pena, sendo apenas três hectares no antigo núcleo Bias Fortes, produzindo no total 3.587 lotes. Como maior parte da ex-colônia Afonso Pena permaneceu pouco ocupada até o início dos anos 1970, é possível que os lotes produzidos por Anastasia, Barros & Cia. Ltda. tenham constituído por longo tempo um estoque especulativo, nas mãos dessa firma ou de outros investidores privados²⁵⁸ (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 51-53; BELLO HORIZONTE, 1931, p. 167; QUADRO 10, apêndice).

Na zona suburbana, destacavam-se o parcelamento de nove hectares pertencentes à Igreja Batista, na parte alta do bairro da Floresta conhecida como alto do Colégio Batista, e a divisão de 12,5 hectares promovida na Serra por Afonso Alves Branco. Na II seção suburbana, 144,8 hectares da chamada *chácara do Salles*, pertencente ao senador Francisco Salles, ex-presidente do Estado, foram divididos em 2.019 lotes, dando origem ao bairro do Sion. O plano dessa subdivisão, que abrangeu também terrenos vizinhos a essa chácara pertencentes a outros proprietários, foi elaborado pelos técnicos da própria prefeitura, que buscaram incorporar ao traçado características urbanísticas distintas das correntemente apresentadas nos parcelamentos aprovados no fim dos anos 1920. Assim, o traçado dessa subdivisão combinava a grelha ortogonal lançada sobre os trechos de menor declividade do sítio com ruas sinuosas nas encostas mais íngremes, previa uma avenida sanitária ao longo do

²⁵⁸ Pela extensão da gleba subdividida, os terrenos parcelados por Anastasia, Barros & Cia. Ltda. talvez fossem os que hoje formam o bairro Santa Lúcia. Reforça essa possibilidade o fato de estar no relatório de Jefferson Baleeiro uma lista das ruas aprovadas em 1928 e 1929 da qual constam nomes de várias das ruas desse bairro: por exemplo, as ruas Copérnico, Halley, Kepler, Laplace e Ptolomeu. É possível, também, que alguns dos lotes parcelados por essa firma tenham sido invadidos e hoje façam parte dos aglomerados do Morro do Papagaio e Santa Lúcia (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 60-61; BELO HORIZONTE, 1942; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983).

córrego do Acaba-Mundo e distribuía seis praças pelo bairro (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 49-53; BELLO HORIZONTE, 1931, p. 167; QUADRO 11, apêndice).

Por fim, na zona rural, devemos assinalar a Vila São Leopoldo, na região do córrego do Pastinho, ao norte da ex-colônia Carlos Prates, com 12,4 hectares e 356 lotes, parcelada pelo Dr. Juscelino Barbosa, empresário, professor da Faculdade de Direito e ex-secretário da Agricultura. É importante observar que um terço das subdivisões na zona rural eram responsabilidade de empresas, entre elas um banco e uma tecelagem. Essas empresas parcelaram cerca de 38% da área aprovada na zona rural entre setembro de 1928 e setembro de 1930. De acordo com a *Planta cadastral de Belo Horizonte*, de 1942, boa parte das vilas aprovadas nesses dois anos encontrava-se ainda muito pouco ocupadas no início dos anos 1940, indicando que a maioria dos lotes dessas vilas, especialmente das mais afastadas, constituiriam efetivamente estoques especulativos de terrenos à espera de uma valorização futura (BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 50-53; BELLO HORIZONTE, 1931, p. 167; BELO HORIZONTE, 1942; QUADRO 10, apêndice).

O clima febril da especulação seria tema de uma passagem do já citado romance Totônio Pacheco, escrito em 1935 por João Alphonsus. Nesse trecho, o coronel Totônio, fazendeiro viúvo vindo do interior para morar com o filho advogado, é levado por um certo Rubemar Pinheiro, "poeta e vendedor de lotes de terreno", para conhecer a "Vila Futuro Próximo" e seus "excelentes terrenos, de valorização certa e rapidíssima". Pacheco concorda em ver os terrenos, pois já "vinha observando com atenção os anúncios de vendas de terrenos, lotes urbanos, vilas, como possibilidades de empregar bem seu dinheiro" (ALPHONSUS, 1976, p. 180).

O coronel e sua amante entram com Pinheiro num pequeno táxi, com correntes nas rodas traseiras, e partem a toda a velocidade, em direção à Lagoa Santa. Na Praça do Mercado, Pinheiro começa a marcar o tempo de viagem: 40 minutos até a Vila Futuro Próximo. A amante, uma prostituta vinda do interior, pensa em comprar, ou melhor, em ganhar do coronel um lote.

Quando chegam à vila, encontram uma colina "metodicamente roçada em faixas paralelas, formando quarteirões", sem nenhuma casa construída. Lotes de 400 m², a 500\$000 (quinhentos mil réis) cada um, pagamento facilitado em dez, quinze ou vinte parcelas. Água? "Aguada excelente no córrego lá embaixo". Força? "Virá com as primeiras construções. Futuro próximo". Terra ruim, infértil. "Casa é planta que dá em qualquer qualidade de terra..."

O coronel se interessa em fazer negócio, quer comprar dez lotes mas diz que paga somente 300\$000 (trezentos mil réis) por lote. Pinheiro hesita, pede que Pacheco vá ao

escritório da firma. A negociação seguirá em frente. Embarcam no carro e voltam à cidade. No quarto da amante, o coronel diz a ela: "te dou um dos lotes, mulher. Se comprar..." (ALPHONSUS, 1976, p. 180-182).

Como já salientamos anteriormente, os terrenos das vilas, em sua maioria, formaram os estoques especulativos de grandes proprietários de terras urbanas que, como João Alphonsus nos aponta, compravam lotes por atacado, sentavam-se e esperavam que, com o tempo, a pressão dos trabalhadores pobres que compravam terrenos nessas vilas para neles construir suas casas levasse à instalação da infra-estrutura pela prefeitura e valorizasse os capitais imobilizados nas vilas. Sabemos que muitas dessas vilas passaram décadas praticamente desabitadas até que a efetiva expansão da cidade tornasse interessante e economicamente viável edificar nos seus terrenos²⁵⁹.

Fazendo um resumo, poderíamos dizer que os três maiores problemas urbanos de Belo Horizonte no fim dos anos 1920 foram apontados na mensagem apresentada pelo prefeito Cristiano Machado ao Conselho Deliberativo em 1929: conflitos motivados pelo uso das propriedades urbanas, deficiências na circulação e no tráfego e a expansão urbana para além do perímetro reconhecido até então como limite da cidade.

Um novo Regulamento Geral de Construções foi aprovado pela Lei municipal n. 363, de 4 de setembro de 1930, como resposta a algumas destas questões. Resposta tímida, devemos dizer. O zoneamento, insistentemente demandado pelos técnicos da prefeitura nos relatórios de setembro de 1929, praticamente não figurava no novo Regulamento, salvo pela determinação da proibição da instalação na zona comercial e na zona residencial de novas fábricas e oficinas que, ao produzirem fumaça ou barulho, fossem incômodas ou nocivas à vizinhança. Curiosamente, o Regulamento não especificava quais seriam e que limites teriam estas zonas, o que tornava ineficaz esse dispositivo da lei (BELLO HORIZONTE, 1931, p. 37).

Mais efetivamente, o novo Regulamento reconhecia como área edificável as vilas aprovadas para além do perímetro da cidade. Qualquer tipo de edifício poderia ser construído nessas vilas, desde que seu projeto fosse previamente aprovado e que a obra fosse regularmente licenciada pela prefeitura. Para proprietários que não tivessem os meios de mandar confeccionar o projeto arquitetônico necessário ao licenciamento, a prefeitura deveria

²⁵⁹ Aqui uma nota pessoal: entre 1987 e 1996, como arquiteto, participei dos projetos de vários edifícios de apartamentos, destinados à classe média, em bairros surgidos a partir dessas vilas. E ficava muito impressionado ao ver que a totalidade dos terrenos para os quais projetávamos havia sido aprovada entre 1925 e 1930 e que, desde então, nenhuma construção havia sido erguida neles. Muitos desses lotes passaram cinco ou seis décadas vazios, sendo, quando muito, utilizados como campos de futebol de várzea pelos moradores das redondezas.

fornecer projetos padronizados de casas. E, por fim, construtores não matriculados na prefeitura poderiam conduzir as obras de construção dessas casas na periferia. Desse modo, o município permitia a construção de edifícios na zona rural, procurando estabelecer o controle desse processo de urbanização através da concessão de licenças de obra e do fornecimento de projetos arquitetônicos. Quanto às subdivisões de terrenos rurais, as facilidades para os proprietários das glebas rurais lotearem suas terras permaneciam inalteradas (BELLO HORIZONTE, 1931, p. 35-36).

Como seria de se esperar, o Regulamento nada trazia em relação à circulação e ao tráfego. Uma solução para esse problema e a efetiva adoção do zoneamento ficavam à espera de um plano urbanístico definitivo.

As condições para a elaboração desse plano urbanístico amadureceram nos conturbados anos que se seguiram ao fim da Primeira República. No contexto de uma refundação da República, tornou-se mais intenso o debate sobre as questões urbanas em várias das grandes cidades brasileiras, especialmente no Rio de Janeiro, em São Paulo, em Porto Alegre, em Salvador e no Recife. Em Goiás, o processo de desenvolvimento do estado foi entendido como dependente da construção de uma nova capital, repetindo o projeto político mineiro da primeira década republicana (LEME, 1999a, p. 26-31).

Em Belo Horizonte, a discussão ganhou impulso com a criação da chamada Comissão Técnica Consultiva da Cidade, em moldes que recordavam as *city planning commissions* americanas. Criada em agosto de 1934, a Comissão Técnica Consultiva foi instalada em outubro do mesmo ano, sendo formada por quatro subcomissões: indústria e comércio, arquitetura e urbanismo, higiene e engenharia. A presidência da comissão coube ao engenheiro Lourenço Baeta Neves, professor e fundador da Escola de Engenharia da UMG, na qual era catedrático de Hidráulica e responsável pela disciplina Higiene e Traçados de Cidades (GOMES; LIMA, 1999a, p.122-124).

Já a subcomissão de arquitetura e urbanismo foi composta por dois dos mais ativos arquitetos da cidade na época, Luiz Signorelli e Ângelo Murgel, e por dois engenheiros Fábio Vieira e Lincoln Continentino. Segundo Leonardo Castriota e Luiz Mauro do Carmo Passos, todos os quatro membros da subcomissão de arquitetura e urbanismo "freqüentavam as páginas da imprensa local, opinando sobre questões urbanísticas". Estava assim configurado o fórum a partir do qual tomaria forma o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* (CASTRIOTA; PASSOS, 1998, p. 135).

Segundo Lincoln Continentino, o *Plano de Urbanização* foi elaborado ao longo dos dois anos em que José Osvaldo de Araújo esteve à frente da prefeitura, ou seja, entre abril

de 1938 e abril de 1940²⁶⁰. Os trabalhos, desenvolvidos por Continentino na qualidade de consultor técnico da prefeitura, foram retardados por outros serviços em que o engenheiro esteve envolvido por delegação do próprio prefeito e pela falta de uma "planta cadastral rigorosa da cidade". Ainda assim, o substituto de José Osvaldo de Araújo na prefeitura, Juscelino Kubitschek, pode dar execução a algumas das propostas do plano: os prolongamentos das avenidas Afonso Pena, Amazonas, Pedro I e Tocantins²⁶¹ (CONTINENTINO, 1941, p. 41).

Como salientamos anteriormente, a equipe técnica que colaborou com Lincoln Continentino foi relativamente reduzida, formada por engenheiros do corpo técnico da prefeitura, chefiado pelo diretor geral de Obras, Pedro Laborne. Participaram os engenheiros Octavio Penna, João Gusman Júnior, Cândido Hollanda Lima, Saul Macedo, Carlos Alberto Pinto Coelho e Porto Maia. Em especial, Continentino contou com a colaboração dos engenheiros João Paulo Vasconcelos e João Boltshauser e dos desenhistas O. Picorelli, Hermínio Gauzzi e L. Maldonado²⁶² (CONTINENTINO, 1941, p. 58).

A proposta básica de Continentino poderia ser interpretada como uma retomada da diretriz de crescimento urbano do plano da CCNC, ou seja, a cidade deveria crescer do centro para a periferia. Como ao longo de quatro décadas o crescimento urbano se deu através do adensamento, moderado na área urbana e mais acentuado na zona suburbana, e da desordenada expansão horizontal dos subúrbios, Belo Horizonte, no fim dos anos 1930, apresentava-se como uma cidade desequilibrada e paradoxal, ocupando extensa área, com

²⁶⁰ Lincoln de Campos Continentino (Oliveira, MG, 1900 - Belo Horizonte, 1976). Engenheiro civil pela Escola Livre de Engenharia, de Belo Horizonte, em 1923. Especialista em engenharia sanitária, pela Universidade Harvard, em Cambridge, Estados Unidos, em 1927-1929. Em 1934, foi o autor do plano urbanístico de João Monlevade, encomendado pela Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. Professor da cadeira de Higiene, Saneamento e Urbanismo da Escola de Engenharia da UMG, membro da SME, participou do debate sobre as questões urbanas belo-horizontinas na primeira metade dos anos 1930 e, como membro da Comissão Técnica Consultiva da Cidade, apresentou em 1935 a primeira proposta para uma revisão abrangente do plano da CCNC. Nos anos seguintes, como consultor técnico da prefeitura e como professor da Escola de Engenharia da UMG, desenvolveu essa proposta como um *plano de urbanização* - também chamado de *plano de urbanismo* ou *plano de cidade* ou, ainda, *plano diretor* - que, mesmo sem ter sido completado e sem nunca chegar a ser formalmente aprovado pela prefeitura, serviu, a partir de 1940, como diretriz para a atuação da administração municipal até o fim dos anos 1950. Entre as décadas de 1930 e 1960 desenvolveu diversos projetos nas áreas do urbanismo e da engenharia sanitária, simultaneamente com as suas atividades de professor da Escola de Engenharia, de consultor técnico da administração municipal e de funcionário do Estado (LEME, 1999b, p. 492).

²⁶¹ A antiga Avenida Pedro I é o trecho inicial da atual Avenida Presidente Antônio Carlos, na Lagoinha, e a Avenida Tocantins é hoje a Avenida Assis Chateaubriand. O prolongamento da Avenida Tocantins na verdade não chegou a ser completado, sendo apenas aberto um trecho relativamente curto, que hoje é a Avenida Flávio dos Santos, na Floresta (BELO HORIZONTE, 1985).

²⁶² Três desses colaboradores de Lincoln Continentino foram fundadores da Escola de Arquitetura de Belo Horizonte em 1930: Octavio Penna, Saul Macedo e João Boltshauser.

densidades populacionais em geral muito baixas. Nessa cidade, em que a população se distribuía de forma pouco racional, o centro encontrava-se relativamente vazio, apesar de dotado de boa infra-estrutura urbana, enquanto a periferia achava-se ocupada, ainda que carente de serviços urbanos, especialmente de redes de água e de esgoto. Para corrigir essa situação e ordenar o crescimento urbano, o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* buscou criar condições que reforçassem a centralidade da área urbana, tornando-a mais densa e interrompendo a expansão desordenada da cidade:

impõe-se, pois, a centralização da cidade dentro do perímetro atual e seria mesmo preferível que não fossem mais aprovados novos projetos de subdivisão de terrenos, fora deste perímetro. Ao passo que, na maioria das grandes cidades, o principal problema urbanístico é o da descentralização urbana, para a cidade-jardim satélite, em Belo Horizonte a tendência atual aconselhável será para a centralização, visando principalmente à economia dos serviços públicos de saneamento, de pavimentação, de iluminação e de transporte (CONTINENTINO, 1941, p. 44).

Para induzir tal centralização, Continentino preconizou a reforma dos sistemas de transporte urbano e de circulação da cidade. Recomendou que trolebus fossem adotados no transporte público, por aliarem vantagens do bonde e do ônibus. Indicou também a necessidade de se demarcar faixas de circulação isoladas para os bondes, de se aumentar o preço das passagens e de se rever a centralização do serviço de bondes na Praça Sete. Por fim, mostrou-se favorável ao uso dos ônibus, apesar destes terem menor capacidade de transporte e de serem mais onerosos que os bondes. Entretanto, devemos observar que Continentino não apresentou uma proposta aprofundada para o transporte urbano (CONTINENTINO, 1941, p. 44).

De fato, o cerne das propostas do *Plano de Urbanização* para a circulação e o tráfego estava em um *plano das grandes avenidas*, que buscava rever a articulação da área urbana, delimitada pela Avenida do Contorno, com os subúrbios, corrigindo a maior deficiência diagnosticada por Continentino na estrutura urbana de Belo Horizonte, ou seja, a falta de ligações diretas e livres entre o centro e a periferia. Segundo Continentino, a área urbana apresentava uma boa malha de avenidas com 35m de largura, porém, fora da Contorno, não havia vias que comportassem o crescente tráfego de ônibus e automóveis. Para reforçar o papel polarizador do centro, seria então necessário implantar avenidas radiais, ligando a área urbana à zona suburbana e às cidades vizinhas. Esse sistema radial deveria ser completado por uma nova avenida perimetral, envolvendo a zona suburbana (CONTINENTINO, 1941, p. 47).

Esse conjunto de avenidas, que Continentino denominou "sistema de artérias radio-concêntricas", seria essencialmente formado pelo prolongamento de avenidas da área urbana para fora do perímetro da Avenida do Contorno. Assim, a Avenida Afonso Pena seria prolongada ao sul, até o sopé da serra do Curral. Ao norte, a articulação da Afonso Pena com a Lagoinha seria reformada. Daí partiriam duas avenidas radiais, a Pedro I, em direção ao norte, levando à Pampulha e à Venda Nova, e para noroeste a Pedro II, sobre o córrego do Pastinho, passando pelo aeroporto, então situado além do Carlos Prates, e prosseguindo em direção a Contagem. Essas três avenidas constituiriam, portanto, um eixo de circulação norte-sul (CONTINENTINO, 1941, p. 47-48).

Na direção noroeste, Continentino propôs a construção de uma Avenida Renascença, que partindo o bairro da Floresta, ligaria o Centro às vilas Concórdia e Renascença, ao Matadouro Modelo e à cidade de Santa Luzia. Essa avenida corresponderia em grande parte à Rua Jacuí, ou seja, à velha estrada de Santa Luzia (CONTINENTINO, 1941, p. 48).

Na direção oeste, rumo à nova Cidade Industrial, então em projeto pelo governo mineiro, seria prolongada a Avenida Amazonas, passando pela Gameleira e desembocando na "super-estrada do Parque Industrial". Esse prolongamento reforçaria, portanto, a centralidade da Praça Sete, cruzamento da Amazonas com a Afonso Pena. A ligação do Centro de Belo Horizonte com a futura Cidade Industrial seria também possibilitada por um trevo na Gameleira, articulando a Avenida Amazonas com a Avenida Teresa Cristina e, através desta, com a Avenida dos Andradas, que seguiria ao longo do ribeirão Arrudas. Eventualmente, um ramo da Avenida Pedro II, que desembocaria na rodovia Belo Horizonte-Uberaba, também poderia dar acesso à Cidade Industrial (CONTINENTINO, p. 47).

Segundo Otavio Soares Dulci, a Cidade Industrial foi projeto da Secretaria de Agricultura, concebido a partir de 1935 no quadro de uma estratégia de modernização mineira baseada na especialização industrial e de um projeto político que atribuía ao Estado o papel de indutor da industrialização. A implantação do Parque Industrial no vizinho município de Contagem foi de certo modo determinada por uma circunstância política: a Companhia Força e Luz, que desde o fim dos anos 1920 detinha o monopólio do fornecimento de energia elétrica ao município de Belo Horizonte, não se mostrava interessada em investir na ampliação dos serviços de eletricidade da cidade. Assim, a Cidade Industrial

[...] foi localizada fora de Belo Horizonte não só por razões urbanísticas mas também para escapar do precário serviço de eletricidade da capital, prestado por concessionária privada (a Força e Luz de Minas Gerais, subsidiária da American and Foreign Power) (DULCI, 1999, p. 74).

Para fornecer a energia elétrica às indústrias, o governo mineiro construiu a usina de Gafanhoto, inaugurando a fase de investimentos estatais no setor elétrico que levou à constituição da CEMIG (Centrais Elétricas de Minas Gerais) nos anos 1950 (DULCI, 1999, p. 74-75).

A leste, em região com grande número de vilas implantadas a partir de 1925, a Avenida dos Andradas correria ao longo do ribeirão Arrudas, levando a Marzagão, a General Carneiro e a Sabará. Também seriam prolongadas a Avenida Brasil, a partir do bairro Santa Efigênia, ao sul do Arrudas, e a Avenida Tocantins, ao norte do ribeirão, cortando a ex-colônia Américo Werneck e o Horto até alcançar as oficinas da Central do Brasil. Por sobre o conjunto formado pela Avenida dos Andradas, pelo ribeirão e pelas linhas da estrada de ferro, um viaduto ligaria os bairros Santa Teresa e Santa Efigênia, em condições semelhantes a outro viaduto que seria construído no eixo da Avenida Bias Fortes, articulando o Centro ao bairro do Carlos Prates (CONTINENTINO, 1941, p. 47-48).

Podemos observar que o *plano das grandes avenidas* convertia o ribeirão Arrudas em um grande eixo de circulação leste-oeste, que futuramente poderia ligar o Centro de Belo Horizonte à Cidade Industrial, a montante, e a Sabará e Caeté, a jusante. Continentino sugeria que as avenidas que formariam esse grande eixo, do Contorno, dos Andradas e Teresa Cristina, poderiam ligar jardins e parques que futuramente seriam disseminados pelo vale do ribeirão. Dessas áreas verdes, as mais importantes seriam o Parque, projetado pela CCNC, e o antigo Prado Mineiro. Outras áreas verdes seriam implantadas em terrenos acidentados e impróprios para edificação, como a grande grota existente na ex-colônia Carlos Prates, e todas seriam articuladas entre si através do grande eixo de circulação leste-oeste.

Continentino definiu esse conjunto de avenidas e parques ao longo do Arrudas como uma *parkway*. Devemos observar que, a rigor, esse conjunto não seguiria fielmente o modelo americano de vias localizadas nos arredores das grandes cidades, que Peter Hall define como "rodovias de acesso limitado, projetadas somente para o tráfego de automóveis particulares e paisagisticamente tratadas a fim de propiciarem uma experiência recreacional" (HALL, 2002, p. 128). Continentino certamente conhecia esse modelo, que era o das *parkways* implantadas por Robert Moses em Nova York nos anos 1920, e propôs para Belo Horizonte uma versão modificada desse padrão. Assim, o grande eixo leste-oeste proposto no *Plano de Urbanização*, ainda que atravessasse a principal área verde da cidade, seria essencialmente uma avenida sanitária, ou de fundo de vale. E nada indica que essa avenida

seria vedada ao tráfego de veículos de carga ou ao transporte público, como as *parkways* americanas.

Completando o *plano das grandes avenidas*, Continentino propôs o lançamento de uma segunda avenida periférica, ou perimetral, seguindo, aproximadamente, os limites da área destinada a Cidade de Minas em 1895 pela CCNC. Como essa avenida percorreria pontos muito altos ao redor da zona suburbana, como o alto do Colégio Batista, a pedreira Prado Lopes, o morro dos Pintos, o alto do Santo Antônio e a raiz da serra do Curral, Continentino julgou apropriado denominá-la Circuito de Turismo (CONTINENTINO, 1941, p. 48).

Diretamente relacionada ao *plano das grandes avenidas*, estava a proposta de unificação das linhas ferroviárias que atravessavam a cidade, ou seja, as da Central do Brasil e as da Rede Mineira de Viação, antiga Oeste de Minas. De acordo com Continentino, as linhas deveriam ser reunidas em um único leito rebaixado, de forma a não constituírem uma barreira intransponível dentro do tecido urbano. Posteriormente, ao serem eletrificadas as linhas, esse leito poderia ser coberto, fazendo com que o impacto da presença das ferrovias na cidade fosse mínimo. O plano ferroviário de Continentino incluía a construção, na Praça da Estação, de um novo terminal de passageiros para as duas estradas de ferro e de dois terminais de carga, um no Horto, junto às oficinas da Central do Brasil, e outro na Gameleira, junto à Avenida Amazonas (CONTINENTINO, 1941, p. 48-50).

O *plano das grandes avenidas* apresentado por Continentino teria alguma convergência com as propostas básicas do *Plano de Avenidas* elaborado por Francisco Prestes Maia, em 1930, para a cidade de São Paulo. Como Prestes Maia, Continentino buscou conceber um sistema de avenidas radiais e perimetrais, reforçando o papel polarizador do Centro da cidade e dando ao núcleo urbano as condições para se adensar e, eventualmente, se expandir sobre as áreas vizinhas.

Entretanto, é importante observar que o sistema de avenidas traçado por Continentino talvez pudesse ser melhor definido como axial do que como radial. Na verdade, das vias propostas no *plano das grandes avenidas*, quatro formavam um sistema de circulação norte-sul, no qual as avenidas Afonso Pena e Pedro I seriam o tronco principal e as avenidas Renascença e Pedro II seriam ramos laterais. Outras quatro comporiam um sistema de circulação leste-oeste com origem no Centro da cidade, no qual as avenidas Amazonas e dos Andradas convergiriam a oeste sobre a Cidade Industrial e as avenidas Tocantins, Brasil e dos Andradas seguiriam ao longo do vale do Arrudas, em direção a General Carneiro, a leste. Também, podemos avaliar que, em razão das declividades acentuadas, a segunda avenida

periférica, ou seja, o Circuito de Turismo, teria papel limitado no sistema viário proposto, se efetivamente viesse a ser construída.

O sistema de avenidas traçado por Continentino foi, ao longo dos anos 1940 e 1980, em boa parte implantado. Em um primeiro momento, nos anos 1940, foram feitos os prolongamentos das avenidas Amazonas e Pedro I e estas constituíram, então, os eixos de crescimento da cidade até o fim dos anos 1960. Posteriormente, já nos anos 1970 e 1980, a Avenida Cristiano Machado passou a cumprir o papel atribuído por Continentino à Avenida Renascença, que efetivamente nunca foi implantada, abrindo nova frente de ocupação. No mesmo período, o vale do Arrudas foi ocupado por um grande eixo viário formado pela Avenida dos Andradas, por parte da Avenida do Contorno e pela chamada via expressa Leste-Oeste, reforçando o vetor oeste de crescimento da cidade. De uma forma geral, o crescimento de Belo Horizonte entre 1940 e 1970 foi pautado pelo sistema de avenidas proposto por Continentino, que ofereceram também a base para a expansão do serviço de ônibus. Este, com a supressão dos bondes no fim dos anos 1950, tornou-se a base de todo o transporte urbano belo-horizontino.

O *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* preconizou também a adoção do zoneamento, propondo dividir a cidade em três grandes zonas funcionais: a zona residencial, que deveria abarcar 57% da área da cidade, a zona industrial, com 5% da área urbana e a zona comercial, com 3% da superfície da cidade. Parques e jardins deveriam ocupar 15% da área urbana e ruas e avenidas ocupariam 20% da superfície total. Em 1941, a proposta de zoneamento elaborada por Continentino era pouco mais que um esquema, "uma primeira experiência", que o autor reconhecia precisar ser detalhado, antes de ser transformado em lei:

a fixação das zonas destinadas às principais atividades urbanas e que não podem ser misturadas e aglomeradas umas com as outras, sem prejuízo para toda a comunidade, não pode obedecer a um critério rígido, devendo-se prever zonas de transição, onde sejam permitidas zonas mistas, até que um estudo permanente das condições locais permita estabelecer um critério certo e definitivo (CONTINENTINO, 1941, p. 52).

Por fim, Continentino procurou apresentar no *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* uma solução abrangente para o problema das vilas e subdivisões de terrenos suburbanos: o chamado *projeto de reforma dos arruamentos*. A premissa básica dessa reforma considerava que boa parte dos problemas enfrentados pela prefeitura nos subúrbios da cidade decorria de falhas técnicas nos traçados das vilas e dos parcelamentos de terrenos

aprovados nos anos 1920 e 1930. Continentino acreditava ser possível e conveniente reformar os traçados dessas vilas e bairros suburbanos. Assim:

o exame in loco de todos os casos e a colheita de dados topográficos precisos tornaram possível o traçado de um plano geral de reforma dos arruamentos, compreendidos em uma área de cerca de 4.000 hectares. As condições topográficas de quase toda a área suburbana da cidade são extremamente irregulares e acidentadas, mas apesar disto, os planos de subdivisão aprovados anteriormente consistiam geralmente em um sistema regular de arruamentos quadriculados, que não levavam em consideração o relevo do terreno. Eram, assim, comuns na planta cadastral, os arruamentos com rampas de 50% ou mais, galgando morros abruptos, ou descambando por barrocas e precipícios. Estes traçados em montanha russa, foram substituídos no plano diretor por arruamentos com rampa máxima de 15%, perfeitamente coordenados ao plano das grandes avenidas e com o sistema de parques e jardins. Não se perdeu de vista o aspecto econômico da subdivisão, procurando-se obter o maior número possível de lotes para a menor área de arruamentos (CONTINENTINO, 1941, p. 51).

Dessa argumentação, podemos verificar que Continentino encarava os problemas urbanos dos subúrbios em uma perspectiva algo tecnicista, parecendo convicto de que o traçado seria a fonte, e também a solução, dos problemas urbanos. Porém, nas áreas já ocupadas, a intervenção em larga escala não seria possível, ainda que o real escapasse às "normas recomendáveis":

as ruas já pavimentadas e dotadas de serviços públicos onerosos à municipalidade, com grande número de lotes edificadas, foram, sempre que possível, respeitadas no plano diretor, mesmo que as suas condições urbanísticas não se enquadrassem estritamente dentro das normas recomendáveis (CONTINENTINO, 1941, p. 51).

Respeitando as ocupações já consolidadas e atento aos interesses da administração municipal, Continentino considerava que a reforma dos traçados seria compensadora nas numerosas vilas e áreas suburbanas que estavam ainda desocupadas:

foi preocupação dominante, no plano diretor, reduzir ao mínimo, as despesas de desapropriação e, principalmente, de demolição. Para as partes dos arruamentos não edificadas e desprovidas de serviços públicos, o critério consistiu, ao contrário, em alterá-los, sempre que fosse encontrada uma solução mais conveniente para o seu traçado. Neste caso, havendo boa vontade dos interessados, uma simples permuta de lotes entre proprietários, resolve a questão. Acresce que, da modificação do traçado dos arruamentos, só advém benefícios, quer para o proprietário ou para a cidade (CONTINENTINO, 1941, p. 51).

Coerente com sua confiança na técnica e no traçado, Continentino efetivamente procurou, através da reforma dos arruamentos suburbanos, fazer um novo plano dos subúrbios, especialmente das áreas residenciais. Assim,

nas zonas residenciais, que correspondem a mais de 50% da área total da cidade, os novos arruamentos obedeceram ao traçado das cidades celulares, que os ingleses denominam *neighbourhood unities* [unidades de vizinhanças] (CONTINENTINO, 1941, p. 51).

O caráter de cidade celular, segundo o próprio Continentino, faria com que cada bairro suburbano se convertesse em uma unidade de vizinhança

[...] tão independente quanto possível do centro urbano, dotada de igreja, comércio local e escola primária, colocada no meio de um *playground*, evitando viagens longas e inúteis dos seus moradores, que para a satisfação das necessidades fundamentais da vida, não precisam se afastar da periferia de seu bairro residencial (CONTINENTINO, 1941, p. 51).

Segundo Peter Hall, o conceito básico da unidade de vizinhança foi proposto nos Estados Unidos entre 1923 e 1929 por Clarence Perry, sociólogo que se dedicou ao planejamento de pequenas comunidades. As premissas da organização preconizada por Perry estabeleciam que uma escola primária e uma área de recreio seriam os elementos centrais da vizinhança, juntamente com uma praça. Todas as casas estariam no máximo a uns 800m da escola e o comércio local estaria nas bordas da unidade de vizinhança. Todas as distâncias poderiam ser vencidas a pé. Automóveis e caminhões penetrariam na unidade de vizinhança apenas para atender os moradores e todo o tráfego de passagem seria mantido fora da vizinhança. Ao propor as unidades de vizinhança como comunidades suburbanas nas cercanias das grandes cidades, Perry acreditava poder desenvolver entre os habitantes dos subúrbios laços comunitários típicos das pequenas localidades, de forma a renovar a vida política americana. Em 1930, Radburn, subúrbio nova-iorquino construído a uns 25km de Manhattan foi traçado segundo essas premissas propostas por Perry, inspirando a construção de várias comunidades suburbanas nos Estados Unidos nos anos 1930 e despertando a atenção dos planejadores urbanos britânicos (HALL, 2002, p. 145-148, 191-201). A tradução do conceito anglo-americano de unidade de vizinhança por Continentino seria, a princípio, quase literal.

Portanto, *projeto de reforma de arruamentos* seria uma denominação modesta que revelava pouco de uma concepção abrangente de cidade. A partir dos problemas técnicos colocados pela proliferação das vilas e pelo adensamento dos subúrbios, Continentino

concebeu uma solução urbanística que reformulava toda a organização espacial da cidade. Ou seja, repensava a cidade como um todo a partir dos subúrbios, a partir da cidade real.

Alguns aspectos devem ser assinalados. Em primeiro lugar, essa reorganização espacial proposta por Continentino nunca se concretizou efetivamente. Nenhum bairro suburbano foi reformado segundo as diretrizes preconizadas no *projeto de reforma dos arruamentos*. Apenas uma urbanização modelar, a Cidade-Jardim Fazenda Velha, mais tarde simplesmente conhecida como Cidade Jardim, foi executada, nas bordas da área urbana, como um bairro-jardim, no mesmo padrão urbanístico do Jardim América criado em São Paulo logo após a Primeira Guerra Mundial. Nenhuma das características da unidade de vizinhança proposta na reforma dos arruamentos poderia ser identificada nesse bairro que ocupou as terras do antigo campo prático de demonstração que, como vimos anteriormente, Francisco Sá e Henri Gorceix buscaram implantar junto à Cidade de Minas. Esses terrenos, em volta da velha sede da fazenda do Leitão, permaneceram desocupados e em poder do governo mineiro e, depois, do governo federal, por quarenta anos, até serem readquiridos pela prefeitura. O parcelamento dessa área foi estudado por Lincoln Continentino e rapidamente, ao longo dos anos 1940, as ruas foram abertas, os quarteirões demarcados, os lotes vendidos e as casas construídas. Em menos de 15 anos, o novo bairro se consolidou como espaço de vida das camadas mais altas da sociedade belo-horizontina e dificilmente seria considerado como parte dos subúrbios da cidade.

Em segundo lugar, o *projeto de reforma dos arruamentos* pode ser considerado como uma tentativa de não apenas controlar a expansão horizontal da cidade, mas também, como uma forma de atribuir ao poder público a iniciativa da configuração dos espaços da cidade. Nesse sentido, a essência da proposta de Continentino seria transformar a administração municipal na protagonista do crescimento urbano, recuperando para o poder público um papel que ao longo das décadas de 1910 e 1920 havia sido transferido à iniciativa privada. Portanto, o *projeto de reforma dos arruamentos* seria, basicamente, uma política de ordenamento urbano traçada de cima para baixo.

Em terceiro lugar, é importante reconhecer o caráter modelar da proposta de reorganização dos traçados suburbanos. Para além de solução de problemas técnicos relacionados à implantação no sítio de ruas e quarteirões, o *projeto de reforma dos arruamentos*, ao propor uma reorganização espacial abrangente, buscou reordenar as práticas urbanísticas correntes, em especial as empregadas nos parcelamentos de glebas na zona rural da cidade. Evidentemente, não podemos saber se, uma vez aplicado, os novos bairros traçados

segundo esse *projeto de reforma dos arruamentos* teriam realmente se convertido em modelo das futuras subdivisões.

Como vimos, o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* não foi propriamente um sucesso. Apenas algumas propostas do *plano das grandes avenidas* tiveram aplicação efetiva. De uma forma geral, o *Plano de Urbanização de Belo Horizonte* não conseguiu ultrapassar os limites do campo do urbanismo e a esfera da administração municipal. Essa, provavelmente, foi sua maior deficiência.

Podemos verificar, então, que, ao longo dos anos 1930 e 1940, quando a prefeitura foi ampliando a sua autonomia em relação ao governo mineiro, a administração municipal voltou-se em grau crescente para problemas essencialmente locais e concentrou-se na gestão urbana. Essa introversão se deu justamente quando o projeto de modernização regional conduzido pelo governo mineiro tornou-se, paulatinamente, um projeto de industrialização que fez da Zona Metalúrgica o pólo da economia estadual, integrado ao centro econômico nacional. Assim, enquanto o Estado levava à frente a modernização que transformava Belo Horizonte em metrópole, a prefeitura apenas administrava os efeitos do crescimento urbano, incapaz de associar o esforço de planejar a cidade ao projeto de desenvolvimento regional do governo mineiro.

Entre 1930 e 1960, como nos aponta Otavio Soares Dulci, o governo mineiro, especialmente através da Secretaria da Agricultura, buscou impulsionar a modernização regional, a princípio segundo a estratégia de diversificação econômica esboçada ainda nos anos 1890, procurando desenvolver as várias regiões mineiras através do estímulo à agricultura e às indústrias diretamente relacionadas ao campo. A partir da segunda metade dos anos 1930, o projeto de modernização regional voltou-se crescentemente para a especialização industrial, buscando redefinir os vínculos da economia mineira com os mercados nacional e internacional. Nos anos 1940 e 1950, a ação do governo mineiro enfatizou empreendimentos que buscavam alavancar o desenvolvimento do estado através de grandes concentrações industriais, localizadas na região polarizada por Belo Horizonte. A ação do governo mineiro contribuiu, desse modo, para consolidar a cidade como centro da vida econômica e social da maior parte do estado, cumprindo a meta estabelecida nos anos 1890 pelo projeto de mudança da capital (DULCI, 1999, p. 59-76, 93-105).

Ao mesmo tempo, a prefeitura se empenhou na gestão urbana. O trabalho de pensar a cidade foi deixado, a princípio, por conta de funcionários, técnicos e empresários, debates informais travados através da imprensa e nas seções técnicas da prefeitura, na Escola de Engenharia da UMG, na SME e no *Rotary Club*. No fim da década de 1930, a tarefa de

planejar a cidade coube a um grupo ainda mais restrito de técnicos, liderados por Continentino, atuando sem respaldo da administração municipal, a partir de um escopo que se limitava a procurar soluções para os problemas urbanos decorrentes do crescimento da cidade.

Planejar a cidade, na expectativa da prefeitura, significou então apenas o delineamento de diretrizes para a ação cotidiana de resolver problemas como tráfego, saneamento e transporte urbano, certamente importantes. Porém, a ênfase na solução dos efeitos deletérios da urbanização significava que a cidade deixara de ser pensada pela prefeitura nos quadros do projeto de modernização regional. A busca de formas para urbanizar, para desenvolver a economia, para modernizar a sociedade, que estava na base dos projetos políticos da mudança da capital, da construção da Cidade de Minas e da criação da zona colonial, cedeu espaço para a procura de soluções para os problemas causados pelo crescimento urbano e pela modernização.

Pensar o desenvolvimento caberia, então, ao Estado. À prefeitura cumpria apenas licenciar edificações e projetos de loteamentos, construir redes de água, abrir avenidas, administrar os serviços de transporte urbano e promover alguns empreendimentos de alcance limitado, como a Pampulha e a Cidade Jardim, úteis à medida que permitiam que se prosseguisse a construção da imagem de Belo Horizonte como uma cidade moderna.

Ainda assim, o trabalho de Continentino e seus colaboradores deve ser reconhecido como esforço de reflexão sobre a cidade como um todo, que procurava não apenas estabelecer diretrizes para a ação cotidiana da administração municipal, como esperavam os prefeitos, mas que buscava transformar a própria cidade. Em especial, o plano escondido sob a prosaica denominação de *projeto de reforma dos arruamentos* propunha uma nova concepção urbana, generosa e transformadora. Assim, ao repensar a cidade, Continentino e seus colaboradores foram interlocutores à altura de Aarão Reis e de todos aqueles que pensaram e sonharam a Cidade de Minas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, buscando integrar as várias regiões do estado e promover a modernização regional com base em uma estratégia de diversificação econômica, que comportava tanto o desenvolvimento da indústria quanto a modernização agrária, o governo mineiro empreendeu a mudança da capital de Minas Gerais a partir de 1891. A construção de uma nova cidade foi o meio de assegurar que essa mudança pudesse efetivamente estabelecer um centro urbano capaz de impulsionar a modernização do estado. Portanto, a criação dessa Cidade de Minas pode e deve ser compreendida como uma iniciativa de modernização regional de cunho eminentemente urbano.

O plano da Cidade de Minas, elaborado por Aarão Reis em 1895, expressou esse projeto de modernização, propondo uma cidade organizada em bases técnicas apuradas, preparada para receber uma infra-estrutura urbana relativamente sofisticada para as condições brasileiras do fim do século XIX. Nesse plano de cidade, a configuração dos espaços suburbanos obedeceu aos padrões então presentes em algumas cidades brasileiras, em especial o Rio de Janeiro. Assim, no plano da CCNC, a zona suburbana aparece como sendo uma parte da cidade dotada de um arranjo peculiar, que lhe permitiria articular a área urbana e a zona rural, ou seja, fazendo dos subúrbios espaços de transição entre campo e cidade. Como vimos, o plano da CCNC, apesar de permanecer até o fim dos anos 1930 como a única diretriz de ocupação dos espaços da cidade, não foi rigorosamente seguido na implantação dos subúrbios, cedendo lugar em 1898 e 1899 a outra iniciativa do governo mineiro, a criação da zona colonial.

A implantação de empreendimentos voltados para a modernização agrícola nas cercanias da nova capital, em especial as cinco colônias suburbanas que formaram a zona colonial, associou ao projeto da Cidade de Minas um outro projeto de desenvolvimento do estado, em bases agrárias.

Os resultados dessa associação de empreendimentos modernizadores foram muito diversos. Por um lado, podemos reconhecer que, se em um primeiro momento o desempenho da nova cidade como centro polarizador da economia mineira ficou muito aquém do esperado pelos promotores da mudança da capital, é inegável que, passadas três décadas, Belo

Horizonte havia se convertido, ainda no quadro da diversificação econômica, no centro da mais dinâmica e próspera região mineira, apoiada cada vez mais sobre a indústria, em especial sobre a metalurgia que se desenvolveu na região polarizada pela cidade.

Por outro lado, devemos também reconhecer que, passados poucos anos após o estabelecimento das cinco colônias suburbanas, estava claro que, como iniciativa de modernização agrária, a zona colonial de Belo Horizonte havia fracassado. Pois, em meio a uma séria crise financeira, sem o apoio efetivo do Estado, os núcleos suburbanos não conduziram efetivamente à transformação das práticas agropecuárias no estado, não se consolidaram como centros de pequena lavoura que pudessem servir de modelo para outras iniciativas do governo mineiro e não propiciaram grande contribuição para a diversificação da produção agropecuária, frustrando, assim, as expectativas iniciais do inspetor de Terras e Colonização, Carlos Prates, e dos secretários de Agricultura que levaram à frente o empreendimento, Francisco Sá, Francisco Sales e Américo Werneck.

Entretanto, é inegável que, quando foram emancipadas, entre 1911 e 1914, as colônias suburbanas constituíam efetivamente estabelecimentos agrícolas razoavelmente prósperos. E a simples incorporação das chamadas ex-colônias à zona suburbana, em fevereiro de 1912, não transformou de imediato esses espaços rurais em bairros da cidade. Os antigos núcleos coloniais Adalberto Ferraz, Afonso Pena e, principalmente, Bias Fortes conservaram ainda por longo tempo características rurais. Nessas ex-colônias, atividades como o cultivo de hortas e pomares e a produção de telhas e tijolos, certamente perduraram ao longo dos anos 1920 e 1930.

Porém, a vida urbana, com seu movimento, com seus empregos assalariados, com suas oportunidades de contato social e com suas comodidades revelou-se dotada de grande poder de atração sobre as populações dos antigos núcleos coloniais. Das colônias suburbanas, as mais próximas ao centro da cidade, Carlos Prates e Américo Werneck, passaram, já nos anos 1920, por processos de transformação que converteram o espaço rural em espaço urbano, com afluxo de novos moradores, vinculados à vida urbana, e com o abandono dos trabalhos de cultivo do campo com fins comerciais. Na mesma época, nas demais ex-colônias, partes que estavam mais bem articuladas aos bairros da cidade também foram submetidas a mudanças que alteraram as condições de vida dos antigos colonos e estimularam o estabelecimento de novos habitantes, reforçando nos subúrbios de Belo Horizonte o processo de conversão do espaço rural em espaço urbano. As facilidades do sistema de transporte público, através da implantação das linhas de bonde, constituíram forte indutor desse processo de transformação. De uma forma geral, em todos os antigos núcleos coloniais, a

transformação dos espaços rurais em bairros suburbanos foi mais rápida nas partes que estavam mais bem articuladas à área urbana do que nas mais remotas e isoladas. Nestas, a transformação foi marcada, por outro lado, por um fenômeno que também caracterizou a expansão urbana pela vizinha zona rural: a formação de estoques especulativos de terrenos.

Foram complexos e variados os processos de conversão do espaço agrícola das ex-colônias em bairros suburbanos. Em geral, a transformação se deu a partir da subdivisão de lotes coloniais, com a abertura de novas ruas e o delineamento de quarteirões divididos em terrenos relativamente pequenos.

No antigo núcleo colonial Carlos Prates, o processo de fragmentação dos lotes coloniais teve início, de modo informal, por volta de 1908, ainda antes da emancipação da colônia, talvez ligado à chegada de novos imigrantes italianos. Nessa colônia, a proximidade da área urbana, a presença da linha de bonde do Prado Mineiro, na parte sul do núcleo colonial, e o estabelecimento da linha do Carlos Prates, na parte norte, estimularam a divisão de lotes coloniais já no fim dos anos 1910, coincidindo com o início de um período de crescimento econômico da cidade, estimulado pela recuperação da economia da região central do estado e pela expansão do *hinterland* da cidade. A subdivisão dos lotes coloniais revelou ser negócio rentável, multiplicando o valor da terra urbana e atraindo investidores de várias classes sociais, vindos de toda a cidade, inclusive membros das elites locais. Porém, nem todos os empreendedores que parcelaram lotes da ex-colônia Carlos Prates foram pessoas estranhas ao antigo núcleo suburbano. Alguns colonos e vários filhos de colonos revelaram habilidade em negociar terras, adquirindo lotes coloniais, promovendo subdivisões e auferindo grandes lucros. Esse processo de parcelamento dos grandes lotes coloniais deu-se também, em menor escala, na ex-colônia Américo Werneck e em partes menos isoladas dos outros antigos núcleos suburbanos.

A partir desse processo de subdivisão, a transformação do espaço rural em bairro suburbano se deu através do estabelecimento de novas atividades econômicas, como lojas, fábricas e oficinas, da extensão das linhas de bonde, da lenta implantação da infra-estrutura urbana e, principalmente, do repovoamento de partes das antigas colônias por novos moradores, inequivocamente identificados com a vida urbana. Chegaram operários, funcionários de baixo escalão e pequenos comerciantes, gente que trabalhava em ocupações urbanas e não ganhava a vida com o cultivo da terra. Dessa forma, sobre o arcabouço do traçado do antigo núcleo colonial Carlos Prates se constituíram dois bairros suburbanos, o Prado e o que conservou o nome da ex-colônia.

Processo de subdivisão análogo marcou o adensamento de algumas partes de seções suburbanas que haviam sido implantadas nos termos do plano da CCNC, como Lagoinha e Floresta.

Por fim, a expansão urbana forçou os limites da cidade, através do parcelamento de glebas na zona rural, em especial ao norte e a oeste da zona suburbana, produzindo um impressionante número de lotes nas chamadas vilas. Desprovidas, em geral, de qualquer infraestrutura urbana, com a propriedade da maior parte de seus lotes nas mãos de especuladores, essas vilas periféricas passaram, entre o início da década de 1920 e o fim dos anos 1940, por um lento processo de povoamento, abrigando, em condições quase sempre muito precárias, moradores pertencentes às camadas mais baixas da população da cidade.

Ao contrário do que esperava Aarão Reis, a primeira periferia da cidade se adensou de modo mais acelerado do que as áreas centrais da cidade. A especulação imobiliária fez com que áreas preparadas para o adensamento, dotadas de infraestrutura e capazes de abrigar uma população numerosa, fossem valorizadas, alcançando preços que na prática impediam que parcela considerável dos moradores da cidade, os mais pobres, ali se estabelecesse. Quase metade da área urbana projetada pela CCNC permaneceu por décadas pouco adensada ou, mesmo, vazia, enquanto as camadas mais pobres foram se instalando nos subúrbios e alimentando a expansão urbana nos arredores da cidade. Somente nos anos 1990, a densidade populacional da área urbana se aproximou do patamar previsto por Aarão Reis, 100 habitantes por hectare²⁶³. Dessa forma, construiu-se uma cidade dividida, segregativa.

Em resumo, o crescimento de Belo Horizonte, ao longo dos anos 1920 e 1930, configurou os subúrbios da cidade a partir de três situações diferentes. Na primeira, o adensamento e a subdivisão dos grandes lotes suburbanos transformaram os espaços dos bairros implantados na zona suburbana da cidade nos termos do plano da CCNC. Na segunda situação, a partir da divisão dos lotes coloniais, o espaço rural das antigas colônias agrícolas foi transformado em bairros suburbanos. Por fim, na zona rural, o parcelamento de glebas levou ao surgimento de vilas periféricas, sem infraestrutura urbana, ultrapassando os limites da área destinada em 1895 à Cidade de Minas.

No fim dos anos 1920, tornou-se claro que o crescimento dos subúrbios da cidade estava muito além das necessidades decorrentes do crescimento populacional e muito acima das possibilidades de a administração municipal promover sozinha a implantação da infra-

²⁶³ Nos anos 1990, as maiores densidades estavam justamente em bairros que surgiram nos subúrbios, como Sion, Gutiérrez e Santo Antônio, que chegavam a ter mais de 150 moradores por hectare, enquanto em geral os bairros de Belo Horizonte tinham cerca de 70 habitantes a cada 10.000m² (CARMO, 1995, p. 164-180).

estrutura urbana necessária. Estava claro, também, que a expansão urbana estava se dando de forma desordenada, atendendo apenas aos interesses privados, sem diretrizes previamente estabelecidas e, portanto, sem controle da prefeitura. Atribuindo a essa expansão um caráter deletério, os engenheiros da própria prefeitura questionaram as bases do crescimento da cidade e demandaram no fim da década de 1920 a adoção de mecanismos de controle do espaço urbano que, somados a outros instrumentos de gestão, poderiam, acreditava-se, ordenar a expansão da cidade e redefinir a vida urbana.

Esse questionamento avançou no início dos anos 1930, através de um debate que mobilizou vários segmentos da sociedade interessados nas questões urbanas, levando à retomada do planejamento urbano da cidade, ainda que em bases pouco consistentes. Assim, um novo plano urbanístico foi proposto, em 1941, pelo engenheiro Lincoln Continentino, procurando basicamente ordenar a cidade real que, a partir dos trabalhos da CCNC, havia, ao longo das primeiras décadas do século XX, tomado forma de modo extremamente diverso da cidade ideal proposta pelo plano de Aarão Reis. O plano de Continentino, apesar inacabado e mesmo sem ter sido oficialmente aprovado, buscou repensar o plano da CCNC e orientou algumas ações da prefeitura ao longo dos anos 1950 até que um efetivo esforço de planejamento urbano fosse empreendido nos anos 1960 e 1970.

Hoje, a antiga zona suburbana, ou seja, a primeira periferia de Belo Horizonte encontra-se totalmente ocupada e constitui efetivamente parte da área central da cidade. Poucas pessoas atribuiriam a qualificação de suburbanos aos bairros que ocupam o espaço das antigas colônias agrícolas e das seções suburbanas traçadas no plano da CCNC. As vilas lançadas caoticamente sobre a zona rural acham-se também integradas à cidade e sua ocupação é cada vez mais acentuada. A periferia de Belo Horizonte avançou sobre os municípios vizinhos no início da década de 1990, ao mesmo tempo em que era desativada a estrutura de planejamento regional implantada nos anos 1970 com a criação da região metropolitana de Belo Horizonte. Hoje, um dos grandes desafios da cidade certamente é estabelecer condições para o planejamento regional, envolvendo os municípios que formam o entorno da cidade. De outra maneira, talvez seja praticamente impossível lidar no futuro com a segregação social que claramente se reforça na região metropolitana de Belo Horizonte, com a pobreza se espalhando nos municípios ao norte e ao noroeste da cidade, como Ribeirão das Neves e Santa Luzia, e as camadas mais ricas fugindo para certas áreas dos municípios de Nova Lima e de Brumadinho, ao sul. Questões como transporte urbano, saneamento e abastecimento de água também escapam à órbita municipal e demandam, no mínimo, a ação coordenada das várias administrações municipais que operam na região metropolitana.

Reflexões sobre os subúrbios e o crescimento urbano das primeiras décadas do século XX nos ajudam a pensar o contexto contemporâneo. Certamente, os problemas da atual periferia de Belo Horizonte não são exatamente os mesmos que no passado que afetavam os subúrbios. Nem podemos afirmar que os problemas atuais decorrem da forma como se constituiu a primeira periferia da cidade e do modo como então se deu a expansão urbana. Porém, conhecer os processos de formação e de transformação dos subúrbios da cidade pode nos proporcionar novas formas de compreensão da configuração dos espaços da cidade e da região metropolitana, em especial as relações entre o poder público, os empreendedores privados e a população em geral. Esperamos que esta tese possa ter contribuído para isso.

Esperamos, também, que nossa pesquisa possa ter propiciado uma maior compreensão dos trabalhos da CCNC, em especial do plano da Cidade de Minas e, especificamente dos termos em que foi concebida a zona suburbana. Esperamos, ainda, que esta nossa tese possa ter trazido subsídios para maior conhecimento dos empreendimentos de colonização do governo mineiro que foram levados a cabo em articulação com a mudança da capital de Minas Gerais na primeira década republicana e no início do século XX. Em particular, esperamos que esta nossa tese tenha contribuído para tornar evidente o papel da zona colonial da nova capital na modernização mineira e na formação da Cidade de Minas.

Também, esperamos que este nosso trabalho possa ter contribuído para a necessária reflexão sobre dois temas que vão além das questões urbanas essencialmente ligadas a Belo Horizonte. O primeiro é definido muito bem por Roberto DaMatta:

nas cidades brasileiras, a demarcação espacial (e social) se faz sempre no sentido de uma gradação ou hierarquia entre centro e periferia, dentro e fora. Para verificar isso, basta conferir a expressão brasileira "centro da cidade", e também a conotação altamente negativa do espaço *sub-urbano* - suburbano, [...] em contraste com os Estados Unidos (DAMATTA, 1987, p. 37).

Ao abordarmos, ainda que de forma certamente incompleta, os subúrbios da Cidade de Minas e a zona colonial, ou seja, a primeira periferia de Belo Horizonte e o crescimento urbano dos anos 1920, que de fato foi essencialmente suburbano, esperamos que este trabalho possa ter auxiliado uma necessária desnaturalização dessa demarcação espacial e social, comum nas cidades brasileiras. O estabelecimento agrícola desapareceu, deslizou para o esquecimento como os espaços do velho arraial demolido para dar lugar à nova capital. Os vestígios, porém, permanecem ainda hoje e os traçados talvez sejam os mais eloqüentes deles, o que justifica olhá-los com cuidado. As marcas da transformação do espaço rural em espaço suburbano também podem ser percebidas. Casas velhas, dos tempos das subdivisões e dos

surtos de construção. Algumas estão prestes a serem demolidas, não resistirão ao próximo *boom* imobiliário, outras estão meio abandonadas, poucas estão zelosamente conservadas. Em alguns dos bairros da coroa externa da Avenida do Contorno, estão ruas estreitas, com seus pavimentos esburacados e calçadas acanhadas, contrastantes com as ruas também estreitas mas relativamente bem cuidadas de outros bairros que também surgiram a partir das ex-colônias e das antigas seções suburbanas. O espaço da antiga periferia continua a ser um espaço socialmente hierarquizado.

O segundo tema é o da modernização e da modernidade. Através do estudo da articulação do projeto de mudança da capital de Minas Gerais e de construção de uma nova cidade, a Cidade de Minas, com o projeto de colonização e imigração que deu origem à zona colonial da nova capital, julgamos ter sido possível ampliar o entendimento da atuação do governo mineiro na modernização regional e compreender melhor a estratégia de diversificação da economia mineira que orientou as ações do Estado nas décadas de 1890 e 1900. Assim como cidade, questões urbanas e planejamento - urbano e regional - permanecem sendo proposições relevantes desde o fim do século XIX, o desenvolvimento econômico e a modernização continuam a ser temas centrais no debate político e nas preocupações da sociedade brasileira. Por isso, conhecer a forma como o governo mineiro associou esses dois projetos de modernização pode contribuir para o entendimento da modernização mineira e brasileira.

Acima de tudo, em país tão desigual quanto o nosso, regiões, cidades e segmentos da sociedade que se apresentam como modernos, modernizados e modernizadores convivem com tantos outros para os quais a modernidade continua a ser uma condição distante. Continuamos na ânsia de modernização e de modernidade e permanece o estranhamento face às sociedades do chamado Primeiro Mundo. Desse modo, segue sendo significativo procurar conhecer melhor a modernização brasileira do século XIX, marcada, como vimos, pelo estranhamento dos que confrontavam a realidade do país à modernidade européia e americana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES

RELATÓRIOS E MENSAGENS

1. BELLO HORIZONTE. Prefeitura. *Mensagem apresentada pelo prefeito Christiano Monteiro Machado ao Conselho Deliberativo de Bello Horizonte em 10 de outubro de 1929 e relatórios anexos*. Bello Horizonte: Imprensa Official, 1929b. 305 p. Acervo Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH).
2. BELLO HORIZONTE. Prefeitura. *Relatórios apresentados ao prefeito Luiz Barbosa Gonçalves Penna, pelos directores e chefes de serviço da Prefeitura de Bello Horizonte em outubro de 1930*. Bello Horizonte: Imprensa Official, 1931. 240p. Acervo APCBH.
3. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Relatório apresentado a S. Ex. o Sr. conselheiro Antonio da Silva Prado, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo engenheiro civil Aarão Leal de Carvalho Reis, chefe da comissão de exames das obras do Açude de Quixadá. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatório apresentado à Assembléa Geral, na primeira sessão da vigésima legislatura, pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Antonio da Silva Prado*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886a. 117 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1971/000905.html>>. Acesso em: 9 set. 2002.
4. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Inspectoria Geral das Terras e Colonisação. Relatório apresentado ao ministro da Agricultura, conselheiro Antonio da Silva Prado, pelo tenente-coronel Francisco de Barros e Accioli de Vasconcellos, inspector geral. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatório apresentado à Assembléa Geral, na primeira sessão da vigésima legislatura, pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Antonio da Silva Prado*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886b. 27 p. Acervo da Biblioteca Nacional. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1971/000542.html>>. Acesso em: 9 set. 2002.
5. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Inspectoria Geral das Terras e Colonisação. Relatório apresentado ao ministro da Agricultura, Conselheiro Antonio da Silva Prado, pelo tenente-coronel Francisco de Barros e Accioli de Vasconcellos, inspector geral, em fevereiro de 1887. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatório apresentado à Assembléa Geral pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Rodrigo Augusto da Silva*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. 57 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1972/000569.html>>. Acesso em: 9 set. 2002.
6. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Directoria das Obras Publicas. Titulos scientificos: relação dos engenheiros e agrimensores que teem titulos registrados na Directoria das Obras Publicas. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatório apresentado à Assembleia Geral, na quarta sessão da vigésima legislatura, na quarta sessão da vigésima legislatura, pelo ministro e secretario de Estado interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Rodrigo Augusto da Silva*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889a. 37 p. Acervo da Biblioteca Nacional. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1974/000707.html>>. Acesso em: 9 set. 2002.
7. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Inspectoria Geral das Terras e Colonisação. Relatório apresentado ao ministro interino da Agricultura, Conselheiro Rodrigo

- Augusto da Silva, pelo tenente-coronel Francisco de Barros e Accioli de Vasconcellos, inspetor geral. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatorio apresentado à Assembleia Geral, na quarta sessão da vigésima legislatura, pelo ministro e secretario de Estado interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Rodrigo Augusto da Silva*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889b. 105 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1974/000465.html>>. Acesso em: 23 ago. 2002.
8. BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Estrada de Ferro Central do Brazil. Relatorio do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil, anno de 1891. In: BRASIL. Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Relatorio apresentado ao Vice-presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro d'Estado da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, engenheiro Antão Gonçalves de Faria, em maio de 1892*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892. 27 p. Acervo da Biblioteca Nacional. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1977/001132.html>>. Acesso em: 31 ago. 2002.
 9. BRASIL. Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas. *Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, Lauro Severiano Müller, no anno de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. 735 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2271/000002.html>>. Acesso em: 30 set. 2002.
 10. BRASIL. Ministerio da Justiça e Negócios Interiores. *Relatorio ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. J. J. Seabra, ministro de Estado da Justiça e Negócios Interiores, em março de 1905*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905. v. 2, p. 109-131. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1889/000112.html>>. Acesso em: 23 set. 2002.
 11. MINAS GERAES. *Mensagem apresentada ao Congresso Mineiro pelo vice-presidente do Estado, Dr. Eduardo Ernesto da Gama Cerqueira*. Ouro Preto: Imprensa do Estado, 1892b. 19 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2402/000002.html>>. Acesso em: 29 jul. 2002.
 12. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Dr. Affonso Augusto Moreira Penna, ao Congresso Mineiro*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1893a. 35 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2402/000005.html>>. Acesso em: 23 mar. 2005.
 13. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Dr. Affonso Augusto Moreira Penna, ao Congresso Mineiro*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1894a. 41 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2402/000003.html>>. Acesso em: 29 jul. 2002.
 14. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Dr. Chrispim Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1895*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1895a. 32 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2404/000002.html>>. Acesso em: 29 jul. 2002.
 15. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Chrispim Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1896*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1896a. 41 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2405/000002.html>>. Acesso em: 21 mar. 2005.
 16. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Comissão Constructora da Nova Capital. Relatorio do engenheiro-chefe, Francisco Bicalho. In: MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Francisco Sá, em o anno de 1896*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1896c. *apud* BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva; história antiga e história média*. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. v. 2, p. 409. Publicado originalmente em 1936.

17. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Chrispim Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1897*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1897a. 32 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2406/000002.html>>. Acesso em: 29 jul. 2002.
18. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Francisco Sá, em o anno de 1897*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1897b. 279 p. Acervo Arquivo Público Mineiro (APM).
19. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Relatorio do Inspector geral do Ensino Agrícola, Henri Gorceix. apud MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Francisco Sá, em o anno de 1897*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1897c. p.133-141. Acervo APM.
20. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Chrispim Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1898*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1898a. 46p. <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2407/000002.html>>. Acesso em: 31 out. 2001.
21. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Americo Werneck, em o anno de 1899*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1899a. 293 p. Acervo APM.
22. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Directoria de Obras Publicas. Relatorio do director de Obras Publicas, Recemvindo Rodrigues Pereira. In: MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Americo Werneck, em o anno de 1899*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1899b. p. 178-215. Acervo APM.
23. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Repartição de Terras e Colonização. Relatorio do inspector de Terras e Colonização, Carlos Leopoldo Prates. In: MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Americo Werneck, em o anno de 1899*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1899c. 79 p. Acervo APM.
24. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro, no anno de 1899*. Cidade de Minas: Imprensa Official , 1899e. 67 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2408/000002.html>>. Acesso em: 29 jul. 2002.
25. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro, no anno de 1900*. Cidade de Minas: Imprensa Official , 1900b. 56 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2409/000002.html>>. Acesso em: 2 ago. 2002.
26. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Repartição de Terras e Colonização. Relatorio do inspector de Terras e Colonização, Carlos Leopoldo Prates. In: MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. Americo Werneck, em o anno de 1900*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1900c. p. 67-145. Acervo APM.
27. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro, no anno de 1901*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1901a. 53 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2410/000003.html>>. Acesso em: 3 ago. 2002.

28. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo Dr. David Moretzsohn Campista, secretario interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 1901*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1901b. Acervo APM.
29. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Repartição de Terras e Colonização. Relatorio do engenheiro fiscal das colônias, Álvaro Astolfo da Silveira. In: MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Dr. David Moretzsohn Campista, em o anno de 1901*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1901c. p. 207-215. Acervo APM.
30. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo vice-presidente do Estado, Dr. Joaquim Candido da Costa Sena, ao Congresso Mineiro, no anno de 1902*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1902. 67 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2411/000002.html>>. Acesso em: 3 ago. 2002.
31. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. Francisco Antonio de Salles, ao Congresso Mineiro, no anno de 1903*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1903. 74 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2412/000003.html>>. Acesso em: 1 ago. 2002.
32. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. *Relatorio apresentado ao Secretario das Finanças pelo engenheiro Arthur da Costa Guimarães, director geral da Agricultura, Viação e Industria, em 1904*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1904a. 246 p. Acervo APM.
33. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. Relatorio do inspector de Industria, Minas e Colonização, Carlos Prates. In: MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. *Relatorio apresentado ao Secretario das Finanças pelo engenheiro Arthur da Costa Guimarães, director geral da Agricultura, Viação e Industria, em 1904*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1904b. Acervo APM.
34. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. Relatorio de Elyseu Augusto Jardim, director dos nucleos Affonso Penna e Carlos Prates. In: MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. *Relatorio apresentado ao Secretario das Finanças pelo engenheiro Arthur da Costa Guimarães, director geral da Agricultura, Viação e Industria, em 1904*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1904c. 2 p. Acervo APM.
35. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Francisco Antonio de Salles, ao Congresso Mineiro, no anno de 1905*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1905a. 60 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2415/000003.html>>. Acesso em: 1º ago. 2002.
36. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. *Relatorio apresentado ao Secretario das Finanças pelo engenheiro Arthur da Costa Guimarães, director geral da Agricultura, Viação e Industria, em 1905*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1905b. 285 p. Acervo APM.
37. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Geraes, Francisco Antonio de Salles, ao Congresso Mineiro, no anno de 1906*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1906. 99 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u290/000003.html>>. Acesso em: 1º ago. 2002.
38. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. João Pinheiro da Silva, ao Congresso Mineiro, no anno de 1907*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1907. 56 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u291/000002.html>>. Acesso em: 1 ago. 2002.

39. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria de Agricultura, Commercio, Terras e Colonização. *Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Manoel Thomaz de Carvalho Britto, Secretário interino das Finanças, pelo engenheiro Carlos Prates, director de Agricultura, Commercio, Terras e Colonização, referente ao anno de 1907*. Belo Horizonte, Imprensa Official. 1908a. Acervo APM.
40. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. João Pinheiro da Silva, ao Congresso Mineiro, no anno de 1908*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1908b. 54 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u292/000003.html>>. Acesso em: 1 ago. 2002.
41. MINAS GERAES. Secretaria das Finanças. Directoria de Agricultura, Commercio, Terras e Colonização. *Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Juscelino Barbosa, Secretário das Finanças, pelo engenheiro Carlos Prates, director de Agricultura, Commercio, Terras e Colonização, referente ao anno de 1908*. Belo Horizonte, Imprensa Official. 1909a. Acervo APM.
42. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. Wenceslau Braz Pereira Gomes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1910*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1910. 62 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u294/000003.html>>. Acesso em: 1 ago. 2002.
43. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Indústria, Terras, Viação e Obras Publicas, Dr. José Gonçalves de Sousa, referente ao anno de 1910*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1911a. 529 p. Acervo APM.
44. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Directoria de Agricultura, Terras e Colonização. Relatorio do director, Carlos Prates. In MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Indústria, Terras, Viação e Obras Publicas, Dr. José Gonçalves de Sousa, referente ao anno de 1910*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1911b. Acervo APM.
45. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. Directoria de Agricultura, Terras e Colonização. Relatorio do director, Carlos Prates. In MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Relatorio ao Presidente do Estado de Minas Geraes pelo secretario dos Negocios da Agricultura, Indústria, Terras, Viação e Obras Publicas, Dr. José Gonçalves de Sousa, referente ao anno de 1911*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1912. Acervo APM.
46. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro, ao Congresso Mineiro, no anno de 1918*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1918. 148 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u302/000002.html>>. Acesso em: 3 ago. 2002.
47. MINAS GERAES. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, Dr. Arthur da Silva Bernardes, ao Congresso Mineiro, no anno de 1919*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1919. 120 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u303/000003.html>>. Acesso em: 3 ago. 2002.
48. MINAS GERAES. *Mensagem ao Congresso Mineiro, por Raul Soares de Moura, presidente do Estado de Minas Geraes*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1923. 272 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u307/000003.html>>. Acesso em: 5 ago. 2002.
49. MINAS GERAES. *Mensagem ao Congresso Mineiro, por Raul Soares de Moura, presidente do Estado de Minas Geraes*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1924. 310 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u308/000003.html>>. Acesso em: 3 abr. 2002.

50. MINAS GERAES. *Mensagem apresentada por Fernando de Mello Vianna, presidente do Estado de Minas Geraes, ao Congresso Mineiro*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1925. 377 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u309/000002.html>>. Acesso em: 3 abr. 2002.
51. MINAS GERAES. *Mensagem apresentada por Fernando de Mello Vianna, presidente do Estado de Minas Geraes, ao Congresso Mineiro*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1926. 404 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u310/000002.html>>. Acesso em: 3 ago. 2002.
52. MINAS GERAES. *Mensagem apresentada por Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, presidente do Estado de Minas Geraes, ao Congresso Mineiro*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1927. 140 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u311/000002.html>>. Acesso em: 3 abr. 2002.
53. MINAS GERAES. *Mensagem apresentada por Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, presidente do Estado de Minas Geraes, ao Congresso Mineiro*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1929a. 236 p. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u313/000003.html>>. Acesso em: 3 abr. 2002.

LEIS E DECRETOS

1. BELLO HORIZONTE. *Collecção de leis do Conselho Deliberativo de Bello Horizonte, de fevereiro a dezembro de 1912, n. 54 a 62*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1912. 15 p. Acervo APCBH.
2. BELLO HORIZONTE. *Leis n. 256 a 284 do Conselho Deliberativo e decretos n. 1 a 7, 1924*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1925. 51 p. Acervo APCBH.
3. BELLO HORIZONTE. *Leis de n. 143 a 163 do Conselho Deliberativo, 1918*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1926a. 24 p. Acervo APCBH.
4. BELLO HORIZONTE. *Leis n. 285 a 300 e decretos n. 10 a 11 do Conselho Deliberativo, 1925*. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1926b. 51 p. Acervo APCBH.
5. BRASIL, Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. *Portal da Presidência da República*, Brasília, 2005. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 6 out. 2005.
6. BRASIL. Actos do Poder Executivo. In: BRASIL. *Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871. 800 p. Acervo APM.
7. BRASIL. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1880*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. 943 p. Acervo APM.
8. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado, em 1892*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1893c. 406 p. Acervo APM.
9. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado de Minas Geraes – 1893*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1894e. ix, 534 p. Acervo APM.
10. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado de Minas Geraes – 1894*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1895e. xiv, 479 p. Acervo APM.
11. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado de Minas Geraes - 1895*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1895f. xi, 372 p. Acervo APM.

12. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado de Minas Geraes – 1896*. Ouro Preto: Imprensa Official, 1896b. 417 p. Acervo APCBH.
13. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do estado de Minas Geraes – 1898*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1899d. 370 p. Acervo APCBH.
14. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do Estado de Minas Geraes – 1899*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1900a. 254 p. Acervo APCBH.
15. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do Estado de Minas Geraes – 1900*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1900d. x, 27, 556 p. Acervo APCBH.
16. MINAS GERAES. *Collecção das leis e decretos do Estado de Minas Geraes - 1901*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1901d. 210 p. Acervo APM.
17. MINAS GERAES. *Leis ns. 213 a 238, 832 e 837 da Prefeitura de Bello Horizonte*. Bello Horizonte: Imprensa Official, 1929b. 50p. Acervo APCBH.

MATERIAL CARTOGRÁFICO

1. BELLO HORIZONTE. Prefeitura. *Planta geral da cidade de Bello Horizonte, organizada pela 1ª Seção da Subdiretoria de Obras em 1928/1929*. Belo Horizonte, 1929a. Escala 1:5.000. Reprodução fotográfica reduzida. 38,5x27,5cm. Acervo APCBH.
2. BELO HORIZONTE, Prefeitura. *Planta cadastral de Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Companhia Auxiliar de Serviços de Administração, 1942. Escala 1:2000. 51x36cm. Acervo APCBH.
3. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Uso e ocupação do solo urbano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1985. 252 p.
4. CONHEÇA Belo Horizonte. Belo Horizonte: PRODABEL, 1983. não paginado.
5. ELLICOTT, Andrew. *Plan of the city of Washington in the territory of Columbia*. Boston: [s.n.], 1792. Escala 1:19800. Acervo Library of Congress. Disponível em <http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/D?gmd:2./temp/~ammem_sqC::@@@mdb=gmd,ww2map>. Acesso em 31 mar. 2006.
6. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Planta topographica e cadastral da área destinada á Cidade de Minas*. Belo Horizonte, 1895b. Escala 1:4.000. 236x170cm. Acervo APCBH.
7. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Planta geral da Cidade de Minas*. Belo Horizonte, 1895c. Escala 1:4.000. 245x130cm. Acervo APCBH.
8. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Planta geral da Cidade de Minas, organizada sobre a planta geodesica, topographica e cadastral do Bello Horisonte*. Rio de Janeiro, 1895d. Escala 1:10.000. 111x75cm. Reprodução fotográfica reduzida. Acervo APCBH.
9. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Planta topographica da Cidade de Minas*. Belo Horizonte, 1895h. Escala 1:4.000. 207x142cm. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB).
10. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. 1º Distrito de Terras e Colonização. *Nucleo Colonial Americo Werneck*. Cidade de Minas, 1898b. Escala 1:4000. Cópia manuscrita, Prefeitura de Bello Horizonte. 70x40cm. Acervo APCBH.

FONTES MANUSCRITAS

1. BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal da Administração. Departamento de Patrimônio. *Registro de lotes da ex-colônia Carlos Prates, livro 1 - 1898 a 1940*. 1912-1940. Acervo APCBH.
2. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Registro de Portarias, 1892/1898. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
3. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. 4ª Divisão. *Ofício n. 131, do engenheiro Samuel Gomes Pereira, 5 out.1894*. Belo Horizonte, 1894b. Acervo APCBH.
4. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. 4ª Divisão. *Ofício n. 98, do engenheiro Samuel Gomes Pereira, 25 jul.1894*. Belo Horizonte, 1894c. Acervo APCBH.
5. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas de Minas Geraes. *Carta do Secretário, Francisco Sá, ao engenheiro chefe da CCNC, Aarão Reis, 9 dez. 1894*. Ouro Preto, 1894d. Acervo APCBH.
6. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Ofícios e requisições da Colonia do Barreiro, 1895g*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
7. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas de Minas Geraes. *Ofício do Secretário, Francisco Sá, 24 jan. 1895*. Ouro Preto, 1895k. Acervo MHAB.
8. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. 4ª Divisão. *Ordem de serviço n. 639, do engenheiro-chefe, 24 maio 1895*. Belo Horizonte, 1895m. Acervo MHAB.
9. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Numeração de ofícios expedidos às secretarias de Estado e aos administradores de colônias, 1896/1897a*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
10. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Numeração de ofícios da 1ª Secção, 1896/1897b*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
11. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Registro de títulos, 1896/1900*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
12. MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. *Matrícula de Imigrantes da Hospedaria Horta Barbosa, livro n. 6 - 19/9/1897 a 28/1/1898*. 1897-1898. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
13. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Repartição de Terras e Colonização. *Matricula da 2ª Secção, 1898c*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.
14. MINAS GERAES. Secretaria d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Repartição de Terras e Colonização. *Títulos provisórios de lotes de terras nos núcleos coloniais Afonso Pena, Rodrigo Silva, Adalberto Ferraz e Bias Fortes, 1899/1901*. Fundo Secretaria da Agricultura. Acervo APM.

FONTES IMPRESSAS

1. ABRANCHES, João Dunshee de [João Dunshee de Abranches Moura]. *Governos e Congressos da Republica dos Estados Unidos do Brazil*: apontamentos biographicos sobre todos os

- prezidentes e vice-presidentes da Republica, ministros de Estado e senadores e deputados ao Congresso Nacional - 1889 a 1917. São Paulo: [s.n.], 1918. 2v. 690 e 640 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
2. ACTUALIDADE. Belo Horizonte, 22 jan. 1906. Secção alheia, p. 2. Acervo Hemeroteca Pública Assis Chateaubriand (HPAC).
 3. ALSINA, Juan A. *La inmigración europea en la Republica Argentina*. Buenos Aires: Imprenta Calle México, 1898. 336 p. Acervo Biblioteca Nacional.
 4. ALPHONSUS, João. *Totônio Pacheco*. 3. ed. Rio de Janeiro: Imago, 1976. 229 p. Publicado originalmente em 1935. Acervo Biblioteca da Faculdade de Letras/UFMG.
 5. ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CÔRTE E PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO (ALMANAK LAEMMERT). Rio de Janeiro: Laemmert, 1844-1889. Anual. Edições para os anos de 1875 a 1889. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/content/almanak2.html>>. Acesso em: 27 out. 2001.
 6. THE AMERICAN CITY. City planning continues to spread; so does zoning. New York, Aug. 1931. v. 45, n. 2, p. 5. Acervo Biblioteca da Escola de Engenharia/UFMG.
 7. ANJOS, Cyro dos. *O amanuense Belmiro*. 16. ed. Belo Horizonte: Livraria Garnier, 2001. Publicado originalmente em 1937.
 8. BARRETO, Abilio. *Bello Horizonte: memoria historica e descriptiva; historia média; planejamento, estudo, construcção e inauguração da nova Capital (1893-1898)*. Bello Horizonte: Livraria Rex, 1936. 363 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
 9. BELLO HORIZONTE. Prefeitura. Recenseamento de Bello Horizonte, feito na administração do prefeito, Dr. Olyntho Meirelles, em 1912. In: PINTO, Alfredo Moreira. *Monographia de Bello Horizonte, em 1901*. Bello Horizonte: Imprensa Official do Estado, 1913. 70 p. Acervo APM.
 10. CAMPOS, C. Cezar de. Abastecimento d'agua, esgottos, canalisação de aguas pluviaes, modificação dos cursos d'agua e drenagem. In: MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos: publicação periodica, descriptiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro chefe Aarão Reis*. Rio de Janeiro, n. 1, p. 55-65, abril de 1895. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
 11. DIARIO DE NOTICIAS. Carta do tenente Francelino Amaro de Jesus. Bello Horizonte, 1º de ago. de 1907a. p. 1. Acervo HPAC.
 12. DIARIO DE NOTICIAS. Perseguição. Bello Horizonte, 16 out. 1907b. Secção Alheia, p. 2. Acervo HPAC.
 13. DIARIO DE NOTICIAS. Os telegraphos. Bello Horizonte, 20 jun. 1908. p. 1. Acervo HPAC.
 14. DIAS, padre Francisco Martins. *Traços historicos e descriptivos de Bello Horizonte*. Bello Horizonte: Typographia do Bello Horizonte, 1897. 108 p. Edição fac-similada. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
 15. FÓSCOLO, Avelino. *A Capital*. 2. ed. Belo Horizonte: Imprensa Official, 1979. 292 p. Publicado originalmente em 1903. Prefácio de Eduardo Frieiro. (Coleção Mineiriana). Acervo Biblioteca da Faculdade de Letras/UFMG.
 16. LIMA, Joaquim Ramos de. *Almanack da Cidade de Minas*. Cidade de Minas: Imprensa Official, 1900. 262 p. Acervo APM.

17. LOPES, Levindo Ferreira. *Administração municipal*: promptuario e anotações á Lei mineira n. 2, de 14 de setembro de 1891. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1903. 280, viii p.
18. MINAS GERAES. Comissão d'Estudo das Localidades indicadas para a nova Capital. *Relatorio apresentado a S. Ex. o Sr. Dr. Affonso Penna, presidente do Estado, pelo engenheiro civil Aarão Reis; janeiro a maio de 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893b. 76 p. Acervo APM.
19. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos*: publicação periodica, descritiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro chefe Aarão Reis. Rio de Janeiro, n. 1, 107 p., abril de 1895i. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
20. MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos*: publicação periodica, descritiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro chefe Francisco Bicalho. Rio de Janeiro, n. 2, 264 p., agosto de 1895j. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
21. PEREIRA, Samuel Gomes. Relatorio dos estudos feitos em Belo Horizonte pelo engenheiro civil Samuel Gomes Pereira. In: MINAS GERAES. Comissão d'Estudo das Localidades indicadas para a nova Capital. *Relatorio apresentado a S. Ex. o Sr. Dr. Affonso Penna, presidente do Estado, pelo engenheiro civil Aarão Reis; janeiro a maio de 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893. 33 p. Acervo APM.
22. PEREIRA, Samuel Gomes. Estudo e preparo do solo. In: MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos*: publicação periodica, descritiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro chefe Aarão Reis. Rio de Janeiro, n.1, p 37-51, abril de 1895. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
23. REIS, Aarão. Exposição apresentada ao Exm. Sr. Dr. Chrispim Jacques Bias Fortes, presidente do Estado, pelo engenheiro civil Aarão Reis, ao deixar o cargo de engenheiro-chefe, em 22 de maio de 1895. In: MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos*: publicação periodica, descritiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro chefe Francisco Bicalho. Rio de Janeiro, n. 2, p.5-30, agosto de 1895a. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
24. REIS, Aarão. Ofício n.26, de 23 de março de 1895, apresentando ao Governo as plantas da cidade. In: MINAS GERAES. Comissão Constructora da Nova Capital. *Revista geral dos trabalhos*: publicação periodica, descritiva e estatistica, feita, com autorisação do governo do estado, sob a autorisação do engenheiro-chefe Francisco Bicalho. Rio de Janeiro, n. 2, p.59-60, agosto de 1895b. H. Lombaerts & C., editor. Acervo APM.
25. SENNA, Nelson de. *O cinquentenário de Belo Horizonte (12 de dezembro de 1947)*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1948. 70 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
26. SILVEIRA, Álvaro A. da. *A arborização de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1914. 14 p e 12 estampas. Acervo APM.
27. SILVEIRA, Álvaro A. da. *As florestas e as chuvas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1916. 54 p. Acervo APM.
28. WERNECK, Luiz Peixoto de Lacerda. *Idéas sobre colonisação; precedidas de uma sucinta exposição dos principios geraes que regem a população*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1855. 193 p. Acervo APM.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. A ESCOLA de Minas - 1876-1976 – 1º centenário. Ouro Preto: Oficinas Gráficas da Universidade Federal de Ouro Preto, 1976. 207 p.
2. ADELMAN, Jeffry. *Urban planning and reality in republican Brazil: Belo Horizonte, 1890-1930*. 1974. 276 p. Tese (Doutorado em História) – Indiana University, Bloomington. Acervo Biblioteca da Escola de Arquitetura/UFMG.
3. ARRUDA, Rogério Pereira de (Org.). *Album de Bello Horizonte*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. 176 p. Edição fac-similar com estudos críticos.
4. ASSIS, Jacy de. Processos do registro Torrens. In: ASSIS, Jacy de. *Processos de procedimento edital; ação discriminatória, registro Torrens*. Uberlândia: Universidade de Uberlândia, 1974. P. 23-96. Acervo Biblioteca da Faculdade de Direito/UFMG.
5. BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário histórico-geográfico de Minas Gerais*. 2. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1995. 382 p. Publicado originalmente em 1971.
6. BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva; história antiga e história média*. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro/Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. 2 v., 447 p. e 916 p. Publicado originalmente em 1928 (v. 1) e 1936 (v. 2).
7. BARRETO, Abílio. *Resumo histórico de Belo Horizonte - 1701-1947*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1950. 342 p.
8. BENCHIMOL, Jaime Larry. O haussmanismo na cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO RIO DE JANEIRO: CAPITAL E CAPITALIDADE, 2000, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: Departamento Cultural/NAPE/DEPEXT/SR-3/UERJ, 2002. p. 125-158.
9. BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 3. ed. Tradução de Silvia Mazza. São Paulo: Perspectiva, 2003. 728 p. Título original: *Storia della città*. Publicado originalmente em [ca. 1975].
10. BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução de Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioratti e Marcello Macca. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. 434 p. Título original: *All that is Solid Melts into Air*. Publicado originalmente em 1982.
11. BOLTSHAUSER, João. *Noções de evolução urbana nas Américas*. 2. ed. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura, UFMG, 1968. 3 v. 239, 169, 212 p. Publicado originalmente em dois volumes em 1959 (v. 1) e em 1960 (v. 2). Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
12. BOMFIM, Manoel. *América Latina: males de origem*. 4. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1993. 358 p. Publicado originalmente em 1905. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
13. BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998. p. 72-207.
14. BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. 420 p. Publicado originalmente em 1992.
15. BOURDIEU, Pierre. Efeitos de lugar. In: BOURDIEU, Pierre (Coord.). *A miséria do mundo*. Tradução de Jairo Veloso Vargas. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1999. p. 159-166. Título original: *La misère du monde*. Publicado originalmente em 1993.

16. BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. *A Planta de Santos*. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1915. 273 p., xvii.
17. BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. 3. ed. Tradução de Ana M. Goldberger. São Paulo: Perspectiva, 1999. 398 p. Título original: *L'architecture contemporaine au Brésil*. Publicado originalmente em 1981. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
18. CAMARGO, Mônica Junqueira. 50 anos de FAU/Mackenzie. *Projeto/Design*, São Paulo, n. 212, p. 34-49, set. 1997.
19. CARMO, Lélío Nogueira do. Ocupação e adensamento. In: BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Plano diretor de Belo Horizonte, Lei de uso e ocupação do solo - estudos básicos*. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal, 1995. p. 162-180.
20. CARVALHO, José Murilo de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. 2. ed. rev. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. 219 p. Publicado originalmente em 1980.
21. CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século: André Rebouças e a construção do Brasil*. Rio de Janeiro: Revan/IUPERJ/UCAM, 1998. 256 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
22. CASTRIOTA, Leonardo Barci, PASSOS, Luiz Mauro do Carmo. O "estilo moderno"; arquitetura em Belo Horizonte nos anos 30 e 40. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998. p. 127-182.
23. CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades; uma antologia*. Tradução de Dafne Nascimento Rodrigues. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000. 350 p. Título original: *L'Urbanisme: utopies et réalités; une antologie*. Publicado originalmente em 1965.
24. COELHO, Edmundo Campos. *As profissões imperiais: medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro, 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record, 1999. 304 p.
25. CONTINENTINO, Lincoln. Plano de urbanismo de Belo Horizonte. In: CONTINENTINO, Lincoln. *Questões de urbanismo*. [S.l.: s.n.], [ca. 1937]. 373 p. Acervo Biblioteca da Escola de Engenharia/UFMG.
26. CONTINENTINO, Lincoln. Plano de urbanização de Belo Horizonte. *Revista Mineira de Engenharia*. Belo Horizonte, n. 25/26, p. 41-59, mar./abr. 1941. Acervo Biblioteca da Escola de Engenharia/UFMG.
27. CORTES CONDE, Roberto; GALLO, Ezequiel. *La formación de la Argentina moderna*. Buenos Aires: Paidós, 1967. 103 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
28. COSTA, Emília Viotti da. Política de terras no Brasil e nos Estados Unidos. Tradução de Marco Aurélio Nogueira e Regina Maura N. B. Bruno. In: COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 7. ed. São Paulo: Editora UNESP, 1999a. cap. 4, p. 169-193. Título original: *The Brazilian Land Law of 1850 and the Homestead Act of 1862*. Apresentado originalmente em 1972.
29. COSTA, Emília Viotti da. O escravo na grande lavoura. In: COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 7. ed. São Paulo: Editora UNESP, 1999b. cap. 7, p. 271-342. Publicado originalmente em 1976.
30. CUNHA, Luiz Antônio. Ensino superior no Brasil. In: LOPES, Eliane Marta Teixeira; FARIA FILHO, Luciano Mendes; VEIGA, Cynthia Greive (Orgs.). *500 anos de Educação no Brasil*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000. p. 151-204.

31. DAMATTA, Roberto. *A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. 181 p.
32. DICIONÁRIO biográfico de construtores e artistas de Belo Horizonte – 1894/1940. Belo Horizonte: Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais, 1997. 315 p.
33. DUARTE, Regina Horta. *A imagem rebelde: a trajetória libertária de Avelino Fóscolo*. Campinas: Pontes/Editora da UNICAMP, 1991: 133 p.
34. DULCI, Otavio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 303 p.
35. DUTRA, Eliana Regina de Freitas. *Caminhos operários nas Minas Gerais: um estudo das práticas operárias em Juiz de Fora e Belo Horizonte na Primeira República*. São Paulo: HUCITEC/Ed. UFMG, 1988. 253 p.
36. EAKIN, Marshall Craig. *Tropical capitalism: the industrialization of Belo Horizonte, Brazil*. New York: Palgrave, 2001. 269p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
37. FARIA, Maria Auxiliadora. Belo Horizonte: espaço urbano e dominação política (uma abordagem histórica). *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte, n. 1, nov. 1985, p. 26- 43.
38. FAUSTO, Boris; DEVOTO, Fernando J. *Brasil e Argentina: um ensaio de história comparada (1850-2002)*. Tradução dos textos em castelhano por Sérgio Molina. São Paulo: Editora 34, 2004. 576 p.
39. FEDERAÇÃO das Indústrias do Estado de Minas Gerais. *100 anos da indústria em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: FIEMG/SESI, 1998. 96 p. Acervo APCBH.
40. FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Um estadista da República: Afrânio de Melo Franco e seu tempo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1976. 1259 p. Publicado originalmente em 1955.
41. FREITAS, Jeanne Marie Ferreira. O planejamento urbano de Belo Horizonte: reflexões a partir do bairro Carlos Prates. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 5, n. 5, p. 187-254, dez.1997.
42. FRIEIRO, Eduardo. O romancista Avelino Fóscolo. In: FÓSCOLO, Avelino. *A Capital*. 2. ed. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1979. p. 11-52. Publicado originalmente em 1960.
43. GALANTAY, Ervin Y. *Nuevas ciudades, de la Antigüedad a nuestros días*. 2. ed. Tradução para o castelhano de Justo G. Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili, 1977. 219 p. Título original: *New Towns: Antiquity to the Present*. Publicado originalmente em 1975. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
44. GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p.
45. GODOY, Armando Augusto de. *A urbs e os seus problemas*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1943. 336p.
46. GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; LIMA, Fábio José Martins de. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.) *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999a. p. 120-140.

47. GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; LIMA, Fábio José Martins de. Plano urbanístico de Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.) *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999b. p. 222-225.
48. GOMES, Paulo César da Costa Gomes. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 304 p.
49. GUIA da Arquitetura eclética no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000. 216 p.
50. GUIMARÃES, Berenice Martins. A formação da cidade: o processo de ocupação do solo e a moradia do trabalhador – 1897/1929. In: GUIMARÃES, Berenice Martins. *Cafuas, barracos e barracões*: Belo Horizonte, cidade planejada. 1991. 322 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. p. 64-166. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
51. GUIMARÃES, Berenice Martins. A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.123-140.
52. GUIMARÃES, Berenice Martins. As notas cronológicas de Octavio Penna. In: PENNA, Octavio. *Notas cronológicas de Belo Horizonte – 1711-1930*. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. p. 9-16.
53. GUTMAN, Margarita; HARDOY, Jorge Enrique. *Buenos Aires: historia urbana del Area Metropolitana*. Madrid: MAPFRE, 1992. 374 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
54. HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. Tradução de Pérola de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 2002. 578 p. Título original: *Cities of tomorrow*. Publicado originalmente em 1988.
55. HOBBSAWN, Eric J. *A era dos impérios - 1875-1914*. Tradução de Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 546 p. Título original: *The Age of Empire 1875-1914*. Publicado originalmente em 1987.
56. HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. 220 p. Publicado originalmente em 1936.
57. HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã*. Tradução de Marco Aurélio Lagonegro. São Paulo: Hucitec, 1996. 211 p. Título original: *Tomorrow, a peaceful path to real reform*. Publicado originalmente em 1898.
58. HORNBY, A. S.; GATENBY, E. V.; WAKEFIELD, H. 7th. impression. *The Advanced Learner's Dictionary of Current English*. London: Oxford University Press/Geoffrey Cumberlege, 1956. 1527 p. Publicado originalmente em 1948.
59. IGLÉSIAS, Francisco, RIBEIRO, Juscelino Luiz, ASSIS, Luiz Fernandes de, CARVALHO NETO, Menelick de. A Constituinte Mineira de 1891. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte, n. 71, p. 163-245, jul. 1990. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
60. JORDAN, W. *Tratado general de topografía*. 5. ed. rev. amp. Tradução para o castelhano de José Maria Montero. Barcelona: Gustavo Gili, 1978. 535 p., 572 p. Traduzido da 9. ed. alemã. Publicado originalmente em 189[2]. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
61. JULIÃO, Letícia. Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920). In: DUTRA, Eliana de Freitas (Org.). *BH: horizontes históricos*. Belo Horizonte: C/Arte, 1996. p. 49-118.

62. KROPPF, Simone Petraglia. *O saber para prever, a fim de prover - a engenharia de um Brasil moderno*. In: HERSCHMANN, Micael; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (Org.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20 - 30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994. p. 202-223.
63. LALANDE, André. *Vocabulário Técnico e Crítico da Filosofia*. Tradução de Fátima Sá Correia et al. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 1336 p. Título original: *Vocabulaire technique et critique de la Philosophie*. Publicado originalmente em 1926.
64. LE GOFF, Jacques. Progresso/reacção. In: ENCICLOPÉDIA Einaudi. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984. v. 1 - Memória - História, p. 338-369. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
65. LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.) *Urbanismo no Brasil - 1895-1965*. São Paulo: Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999a. p. 20-38.
66. LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.) *Urbanismo no Brasil - 1895-1965*. São Paulo: Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999b. 599 p.
67. LE VEN, Michel Marie. *As classes sociais e o poder político na formação espacial de Belo Horizonte - 1893-1914*. 1977. 174 f. Tese (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
68. LIMA, Ruy Cirne. *Pequena história territorial do Brasil: sesmarias e terras devolutas*. 5. ed. Goiânia: Editora UFG, 2002. 116 p. Publicado originalmente em 1935.
69. LINHARES, Joaquim Nabuco. *Itinerário da imprensa de Belo Horizonte: 1895-1954*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. 612 p.
70. LINS, Ivan. *História do positivismo no Brasil*. 2. ed. rev. aum. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967. 707 p. Brasileira, v. 322. Publicado originalmente em 1964. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
71. LOURENÇO, Fernando Antonio. *Agricultura ilustrada: liberalismo e escravismo na origem da questão agrária brasileira*. Campina: Editora da Unicamp, 2001. 223 p.
72. LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil. (1808 a 1930)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1961. 216 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
73. MADSEN MELO, Denise. *Planejamento urbano de Belo Horizonte: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade*. 1991. 133 f. Monografia (Especialização em Urbanismo) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1991. Acervo Biblioteca da Escola de Arquitetura/UFMG.
74. MAGALHÃES, Beatriz de Almeida; ANDRADE, Rodrigo Ferreira. *Belo Horizonte: um espaço para a República*. Belo Horizonte: UFMG, 1989. 216 p. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
75. MARTINS, José de Souza. *Subúrbio. Vida cotidiana e História no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha*. 2. ed. São Paulo: Hucitec/Editora Unesp, 2002. Publicado originalmente em 1986.
76. MARX, Murillo. *Cidade no Brasil, terra de quem?* São Paulo: Nobel/EdUSP, 1991. 143 p. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.

77. MENDONÇA, Sonia Regina de. *O ruralismo brasileiro (1888-1931)*. São Paulo: Hucitec, 1997. 219 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
78. MINAS GERAIS. Secretaria de Estado do Trabalho e Cultura Popular. Departamento de Habitação Popular. *Levantamento da população favelada de Belo Horizonte: dados preliminares*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1966. 68 p.
79. MONTEIRO, Norma de Góes. *Imigração e colonização em Minas - 1889-1930*. 1973. 219 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
80. MONTEIRO, Norma de Góes (Coord.). *Dicionário biográfico de Minas Gerais - período republicano - 1889-1991*. Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais/ Universidade Federal de Minas Gerais, 1994. 2 v., 733 p. Acervo APM.
81. MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. Tradução de Neil R. da Silva. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 741 p. Título original: *The City in History, its origins, its transformations, its prospects*. Publicado originalmente em 1961.
82. NAVA, Pedro. *Beira-mar: memórias* 4 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985. 408 p. Publicado originalmente em 1978.
83. OMNIBUS: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996, 380 p.
84. PANORAMA de Belo Horizonte: atlas histórico. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centros de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 104 p.
85. PASSOS, Luiz Mauro do Carmo. *A metrópole cinquentenária: fundamentos do saber arquitetônico e imaginário social da cidade, Belo Horizonte (1897- 1947)*. 1996. 309 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
86. PAULA, Alberto S. J. de. *La Ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*. La Plata: Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987. 423 p. Acervo Biblioteca da Escola de Arquitetura/UFMG.
87. PENNA, Alícia Duarte. *O espaço infiel: quando o giro da economia capitalista impõe-se à cidade*. 1997a. v. 1. 153 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geo-Ciências da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Acervo Biblioteca da Escola de Arquitetura/UFMG.
88. PENNA, Alícia Duarte. Belo Horizonte: um espaço infiel. *Varia História*, Belo Horizonte, n. 18, p. 101-121, nov. 1997b.
89. PENNA, Octavio. *Notas cronológicas de Belo Horizonte – 1711-1930*. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 276 p. (Coleção Centenário). Publicado originalmente em 1950.
90. PESAVENTO, Sandra Jatahy. Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.377-396.
91. PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil: colônia e império*. 21. ed. São Paulo: Brasiliense, 2001. 102 p. Publicado originalmente em 1933.

92. REIS FILHO, Nestor Goulart (Coord.). *100 anos de ensino de Arquitetura e Urbanismo em São Paulo*. São Paulo: Comissão de Cultura e Extensão Universitária/ FAUUSP, 1996. 97 p.
93. REIS [FILHO], Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil, 1500/1720*. 2. ed. rev. amp. São Paulo: Pini, 2000. 239 p. Publicado originalmente em 1969.
94. REPS, John W. *Town Planning in Frontier America*. Princeton: Princeton University Press, 1969. xii, 473 p. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
95. RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte, n. 39, p. 129-161, jul. 1974., p. 129-161, jul. 1974. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
96. RESENDE, Maria Efigênia Lage de. *Formação da estrutura de dominação em Minas Gerais: o novo PRM (1889-1906)*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982. 261 p.
97. REZENDE, Sonaly Cristina; HELLER, Léo. *O saneamento no Brasil: políticas e interfaces*. Belo Horizonte: Editora da UFMG/Escola de Engenharia da UFMG, 2002. 310 p.
98. ROMERO, Sílvio. *História da Literatura Brasileira, tomo I* 8. ed. Rio de Janeiro: Imago; Aracaju: Universidade Federal de Sergipe, 2001. 596 p. Publicado originalmente em 1888, 2 ed. rev. amp. em 1903. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
99. ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Nobel/Fapesp, 1999. 271 p. Publicado originalmente em 1997.
100. ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309 p. Título original: *L'architettura della città*. Publicado originalmente em 1966.
101. SALGUEIRO, Heliana Angotti. O Eclétismo em Minas Gerais: Belo Horizonte, 1894-1930. In: FABRIS, Annateresa (Org.). *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987. p. 104-145.
102. SALGUEIRO, Heliana Angotti. La pensée française dans la fondation de Belo Horizonte: des représentations aux pratiques. *Revue de l'Art*, Paris, n. 106, p. 85-96, 1994. Disponível em: <<http://www.persee.fr/>>. Acesso em: 5 jan. 2006.
103. SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Guia da exposição Belo Horizonte: o nascimento de uma capital*. São Paulo: Museu de Arte de São Paulo, 1996. 20 p. Catálogo de exposição, MASP.
104. SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 288 p.
105. SANEAMENTO básico em Belo Horizonte: trajetória em 100 anos - os serviços de água e esgoto. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 314 p.
106. SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004. 392 p. Publicado originalmente em 1996.
107. SCOBIE, James R. *Revolution on the Pampas: A Social History of Argentina Wheat, 1860-1910*. Austin: University of Texas Press, 1964. 206 p. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
108. SENNET, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Tradução de Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record. 362 p. Título original: *Flesh and Stone*. Publicado originalmente em 1994.

109. SILVA, Regina Helena Alves da. *A Cidade de Minas*. 1991. 161 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Acervo Biblioteca da FAFICH/UFMG.
110. SILVA, Regina Helena Alves da. Belo Horizonte: o que marca sua singularidade. In: ARRUDA, Rogério Pereira de (Org.). *Album de Bello Horizonte*: edição fac-similar com estudos críticos. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. p. 145-154.
111. SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. Acervo Biblioteca do Instituto Metodista Izabela Hendrix.
112. SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade*: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 500 p.
113. TUVESON, Ernest. Progresso. In: OUTHWAITE, William; BOTTOMORE, Tom (Ed.). *Dicionário do pensamento social do século XX*. Tradução de Eduardo Francisco Alves, Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 614-616.
114. VASCONCELLOS, Sylvio de. Contribuição para o estudo da Arquitetura civil em Minas Gerais IV. *Arquitetura e Engenharia*. Belo Horizonte, n. 5, p. 79-81, set./out. 1947a.
115. VASCONCELLOS, Sylvio de. Das construções. In: VASCONCELLOS, Sylvio de. *Vila Rica: formação e desenvolvimento - residências*. São Paulo: Perspectiva, 1977. Cap. IV, p. 87-120.
116. VEIGA, Cynthia Greive. *Cidadania e educação na trama da cidade*: a construção de Belo Horizonte em fins do século XIX. Bragança Paulista: EDUSF, 2002. 347 p.
117. VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001. 373 p. Publicado originalmente em 1998.
118. VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *O teatro das oligarquias*: uma revisão da "política do café com leite". Belo Horizonte: C/Arte, 2001. 376 p.
119. WATANABE, Hiroshi; BRAGA, Welber da Silva. *Morro do Querosene*: alguns aspectos da formação de uma favela. Belo Horizonte: Diretório Acadêmico/Faculdade de Filosofia/Universidade de Minas Gerais, 1960. 111 p.
120. WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. Tradução de Paulo Henriques Britto. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. 439 p. Publicado originalmente em 1973. Título original: *The country and the city*.

QUADRO 1
Engenheiros da CCNC - junho de 1894

(continua)

	Nome	Cargo	Função	Formação	
				Estabelecimento	Formatura
1	Aarão Leal de Carvalho Reis	Eng.-chefe	Chefe da CCNC	Escola Central, Rio de Janeiro	1874
2	Adolfo Pereira	Eng.-chefe seção	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	-	antes de 1891
3	Adolfo Radice	Eng. 1 ^a classe	4 ^a Div./1 ^a Sç. Geodesia	-	-
4	Alberto Horta	Eng. 3 ^a classe	3 ^a Div./2 ^a Sç. Projetos	-	-
5	Américo de Macedo	Eng.-chefe seção	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1886
6	Américo Diamantino Lopes	Eng. 1 ^a classe	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	-	-
7	Antônio do Prado Lopes Pereira	Eng. 1 ^a classe	3 ^a Div./2 ^a Sç. Projetos	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1888
8	Aristides de Oliveira	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
9	Bernardo Joaquim de Figueiredo	Eng.-chefe seção	3 ^a Div./2 ^a Sç. Projetos	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	-
10	Caetano Cezar de Campos	Eng.-chefe serviço	Chefe da 5 ^a Divisão	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1876
11	Candido Ferreira de Abreu	Eng. 1 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1882
12	César Gorges (sic)	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
13	Eduardo de Campos Melo	Eng. 1 ^a classe	6 ^a Div./2 ^a Sç. Edificações	-	-
14	Eduardo Alves da Silva Porto	Eng. 3 ^a classe	5 ^a Div./2 ^a Sç. Esgotos	-	-
15	Ernest Austin	Eng. 3 ^a classe	3 ^a Div./2 ^a Sç. Projetos	-	-
16	Eugênio de Barros Raja Gabaglia	Eng.-chefe seção	5 ^a Div./2 ^a Sç. Esgotos	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1884
17	Francisco Bhering	Eng. 1 ^a classe	5 ^a Div./1 ^a Sç. Água	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1887
18	Francisco de Paula Cunha	Eng. 2 ^a classe	4 ^a Div./1 ^a Sç. Geodesia	Escola de Minas, Ouro Preto	1892
19	Francisco de Paula Oliveira	Eng. 1 ^a classe	5 ^a Div./2 ^a Sç. Esgotos	Escola de Minas, Ouro Preto	1878
20	Francisco Saturnino Rodrigues de Brito	Eng.-chefe seção	5 ^a Div./1 ^a Sç. Água	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1886
21	Frederico Cornels	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
22	Georg Verschneider	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
23	Hermillo Candido da Costa Alves	Primeiro-engenheiro	Chefe da 3 ^a Divisão	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1888
24	Jacinto Vieira	Eng. 3 ^a classe	6 ^a Div./1 ^a Sç. Viação	Universidade de Gand, Bélgica	1882
25	Joaquim de Assis Ribeiro	Eng. 3 ^a classe	5 ^a Div./1 ^a Sç. Água	Escola de Minas, Ouro Preto	1894
26	Joaquim Lustosa	Eng. 3 ^a classe	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	Escola de Minas, Ouro Preto	1894
27	Josafá Belo	Eng. 2 ^a classe	6 ^a Div./2 ^a Sç. Edificações	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
28	José Ascânio Burlamaqui	Eng. 2 ^a classe	3 ^a Div./2 ^a Sç. Projetos	-	-
29	José de Carvalho Almeida	Eng.-chefe serviço	Chefe da 6 ^a Divisão	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1880

QUADRO 1
Engenheiros da CCNC - junho de 1894

(conclusão)

	Nome	Cargo	Função	Formação	
				Estabelecimento	Formatura
30	José de Magalhães	Engenheiro arquiteto	3 ^a Div./3 ^a Sç. Arquitetura	Escola Politécnica, Rio de Janeiro*	1880
31	Júlio César de Sousa	Eng. 1 ^a classe	6 ^a Div./1 ^a Sç. Viação	-	-
32	Júlio Vidal	Eng. 3 ^a classe	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	-	-
33	Lucas Bicalho Tostes	Eng. 3 ^a classe	5 ^a Div./1 ^a Sç. Água	-	-
34	Ludgero Wandick Dolabela	Eng.-chefe seção	4 ^a Div./1 ^a Sç. Geodesia	Escola de Minas, Ouro Preto	1887
35	Luís José da Silva Júnior	Eng. 2 ^a classe	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	-	-
36	Luiz Martinho de Moraes	Eng.-chefe seção	6 ^a Div./2 ^a Sç. Edificações	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1888
37	Manuel da Silva Couto	Eng.-chefe seção	6 ^a Div./1 ^a Sç. Viação	Escola Politécnica, Zürich, Suíça	antes de 1888
38	Miguel Frederico Presgreave	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./1 ^a Sç. Geodesia	-	-
39	Nuno Álvares Duarte da Silva	Eng. 2 ^a classe	5 ^a Div./2 ^a Sç. Esgotos	-	-
40	Olímpio Camilo de Assis	Eng. 2 ^a classe	6 ^a Div./1 ^a Sç. Viação	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
41	Paul Bouthilier de Saint-André	Eng. 2 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
42	Paul Villon	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./1 ^a Sç. Geodesia	**	-
43	Pedro da Nóbrega Sigaud	Eng. 3 ^a classe	6 ^a Div./2 ^a Sç. Edificações	Escola Politécnica	1893
44	Pedro Noël Sicard	Eng. 3 ^a classe	4 ^a Div./2 ^a Sç. Topografia	-	-
45	Rogério de Paula Fajardo	Eng. 2 ^a classe	3 ^a Div./1 ^a Sç. Cálculos	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
46	Samuel Gomes Pereira	Eng.-chefe serviço	Chefe da 4 ^a Divisão	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1892
47	Sinval de Sá e Silva	Eng. 3 ^a classe	6 ^a Div./1 ^a Sç. Viação	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
48	Zacarias de Faro Rollemberg	Eng. 2 ^a classe	5 ^a Div./1 ^a Sç. Água	-	-

FONTES: BARRETO, 1996, v. 2, p. 113-121; BRASIL, 1889c; BRASIL, 1892, p. 27; BRASIL, 1898a, p. 730; A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-176, 192-193; DICIONÁRIO, 1997; STOLS, 1974, p. 679.

NOTAS: ***José de Magalhães**. Engenheiro geógrafo pela Escola Politécnica (1875), frequentou a Seção de Arquitetura da *École des Beaux-Arts*, em Paris, entre os anos de 1878 e 1880, sem se graduar. Voltou para o Brasil, fixando-se no Rio de Janeiro. ****Paul Villon**. Arquiteto paisagista, com formação prática na França.

QUADRO 2
Engenheiros da CCNC - maio de 1895

	Nome	Cargo	Função	Formação	
				Estabelecimento	Formatura
1	Adolfo Radice	Eng. 1ª classe	6ª Div. Arruamentos, Parques.	-	-
2	Alberto Horta	Eng. 3ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
3	Américo de Macedo	Eng.-chefe serviço	Chefe da 6ª Divisão.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1886
4	Américo Diamantino Lopes	Eng. 1ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
5	Antônio do Prado Lopes Pereira	Eng. 1ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1888
6	Aristides de Oliveira	Eng. 3ª classe	7ª Div. Edificações Públicas.	-	-
7	Bernardo Joaquim de Figueiredo	Eng.-chefe serviço	Chefe da 4ª Divisão.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	-
8	Candido Ferreira de Abreu	Eng. 1ª classe	5ª Div. Viação e Eletricidade.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1882
9	Eduardo Alves da Silva Porto	Eng. 2ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
10	Francisco de Paula Bicalho	Eng.-chefe	Chefe da CCNC.	Escola Central, Rio de Janeiro	1871
11	Francisco de Paula Cunha	Eng. 2ª classe	8ª Div. Abastecimento de Água.	Escola de Minas, Ouro Preto	1892
12	Frederico Cornels	Eng. 3ª classe	6ª Div. Arruamentos, Parques.	-	-
13	Jacinto Vieira	Eng. 3ª classe	5ª Div. Viação e Eletricidade.	Universidade de Gand, Bélgica	1882
14	José de Carvalho Almeida	Eng.-chefe serviço	Chefe da 10ª Divisão.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1880
15	Júlio César Ferreira de Sousa	Eng. 1ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	-	-
16	Ludgero Wandick Dolabela	Eng.-chefe serviço	Chefe da 9ª Divisão.	Escola de Minas, Ouro Preto	1887
17	Luiz José da Silva Júnior	Eng. 1ª classe	9ª Div. Esgotos.	-	-
18	Luiz Martinho de Morais	Eng.-chefe serviço	Chefe da 7ª Divisão.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1888
19	Manuel Alves Cordeiro de Araújo Feio	Eng. de 1ª classe	6ª Div. Arruamentos, Parques.	-	-
20	Manuel da Silva Couto	Eng.-chefe serviço	Chefe da 8ª Divisão.	Esc. Politécnica, Zürich, Suíça	antes de 1888
21	Miguel Frederico Presgreave	Eng. 2ª classe	8ª Div. Abastecimento de Água.	-	-
22	Nuno Álvares Duarte da Silva	Eng. 2ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
23	Olímpio Camilo de Assis	Eng. 2ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
24	Paul Bouthilier de Saint-André	Eng. 2ª classe	6ª Div. Arruamentos, Parque.	-	-
25	Paul Villon	Arquiteto-jardineiro	6ª Div. Arruamentos, Parque.	*	-
26	Pedro da Nóbrega Sigaud	Eng. 2ª classe	7ª Div. Edificações Públicas.	Escola Politécnica	1893
27	Pedro Noël Sicard	Eng. 3ª classe	5ª Div. Viação e Eletricidade.	-	-
28	Samuel Gomes Pereira	Eng.-chefe serviço	Chefe da 5ª Divisão.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	antes de 1892

FONTES: BARRETO, 1996, v. 2, p. 344-345; BRASIL, 1889c; BRASIL, 1892, p. 27; BRASIL, 1898a, p. 730; A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-176, 192-193; DICIONÁRIO, 1997; STOLS, 1974, p. 679.

NOTA: *Paul Villon. Arquiteto paisagista, com formação prática na França.

QUADRO 3
Engenheiros da CCNC - dezembro de 1897

No.	Nome	Cargo	Função	Formação	
				Estabelecimento	Formatura
1	Alfredo Camarate	Eng. 3ª classe	3ª Div. Serviços municipais	*	antes de 1872
2	Alberto Horta	Eng. 3ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
3	Américo Diamantino Lopes	Eng. 1ª classe	4ª Div. Escritório Técnico.	-	-
4	Antônio do Prado Lopes Pereira	Eng.-chefe serviço	Chefe da 5ª Divisão Viação e Eletricidade.	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	1888
5	Bernardo Joaquim de Figueiredo	Eng.-chefe serviço	Chefe da 6ª Divisão Arruamentos, Parques e Jardins	Escola Politécnica, Rio de Janeiro	-
6	Eduardo Alves da Silva Porto	Eng. 1ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	-	-
7	Francisco de Paula Bicalho	Eng.-chefe	Chefe da CCNC.	Escola Central, Rio de Janeiro	1871
8	Innocencio de Hollanda Lima	Eng. 2ª classe	8ª Div. Água e 9ª Div. Esgotos.	-	-
9	Júlio César Ferreira de Sousa	Eng. 1ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	-	-
10	Lafayette Barbosa Rodrigues Pereira	Eng. 3ª classe	5ª Div. Viação e Eletricidade	-	-
11	Ludgero Wandick Dolabela	Eng.-chefe serviço	Chefe da 8ª Div. Água e da 9ª Div. Esgotos	Escola de Minas, Ouro Preto	1887
12	Luiz José da Silva Júnior	Eng. 1ª classe	8ª Div. Água e 9ª Div. Esgotos.	-	-
13	Manuel da Silva Couto	Eng.-chefe serviço	Chefe da 4ª Divisão Escritório Técnico.	Esc. Politécnica, Zürich, Suíça	antes de 1888
14	Olímpio Camilo de Assis	Eng. 1ª classe	10ª Div. Casas para funcionários.	Escola de Minas, Ouro Preto	1893
15	Paul Villon	Arquiteto-jardineiro	6ª Div. Arruamentos, Parque.	**	-
16	Pedro da Nóbrega Sigaud	Eng.-chefe serviço	Chefe da 7ª Divisão Edifícios públicos.	Escola Politécnica	1893
17	Pedro Bosisio	Eng. 3ª classe	5ª Div. Viação e Eletricidade.	-	-

FONTES: MINAS GERAES, 1897b, p. 277-278; BRASIL, 1889c; BRASIL, 1892, p. 27; BRASIL, 1898a, p. 730; A ESCOLA de Minas, 1976, p. 174-176, 192-193; DICIONÁRIO, 1997.

NOTA: * Alfredo Camarate. Arquiteto, com formação em Portugal; ** Paul Villon. Arquiteto-paisagista, com formação prática na França

QUADRO 4
Cidade de Minas - Seções urbanas e suburbanas - quarteirões, lotes, edifícios e equipamentos urbanos previstos - 1895

(continua)

Seções	Limites	Quarteirões			Lotes		Principais edificações e equipamentos previstos	
		Loteados	Reservados	Número de quarteirões da seção	Retangulares	Outras formas		Número de lotes da seção
Urbanas								
I	Av. Afonso Pena, Av. do Tocantins, Rua do Sapucaí e Av. 17 de Dezembro (Av. do Contorno).	30	3	33	333	43	376	estação ferroviária, distribuidora de eletricidade, mercado.
II	Av. Afonso Pena, Av. 17 de Dezembro, Av. Cristóvão Colombo, Av. do Amazonas.	33	2	35	421	49	470	mercado, igreja, estação de bombeiros.
III	Av. Afonso Pena, Av. do Amazonas, Av. Cristóvão Colombo, Av. Álvares Cabral.	28	8	36	435	34	469	Palácio da Justiça, correios, teatro, capela, Ginásio Mineiro, lavanderia, escola.
IV	Av. Afonso Pena, Av. Álvares Cabral, Av. Cristóvão Colombo, Av. Brasil.	24	12	36	344	30	374	Congresso Mineiro, escola, banhos, hotel, telegrafo, Palácio Presidencial.
V	Av. Afonso Pena, Av. Brasil, Av. Cristóvão Colombo, Av. do Paraúna.	29	2	31	408	41	449	Palácio Presidencial.
VI	Av. Afonso Pena, Av. do Paraúna, Av. 17 de Dezembro, Av. do Araguaia, Av. da Mantiqueira.	43	3	46	531	74	605	secretarias de Estado, Imprensa Oficial..
VII	Av. do Paraúna, Av. Cristóvão Colombo, Av. 17 de Dezembro.	35	-	35	457	65	522	igreja matriz.
Total parcial*		222	30	252	2929	336	3265	
VIII	Av. Cristóvão Colombo, Av. 17 de Dezembro, Av. do Itacolomi, Av. do Amazonas.	39	4	43	580	71	651	Municipalidade, escolas (quatro).
IX	Av. Cristóvão Colombo, Av. do Amazonas, Av. do Itacolomi, Av. Álvares Cabral.	29	5	34	401	40	441	Municipalidade; quartel da Brigada Policial.
X	Av. Cristóvão Colombo, Av. Álvares Cabral, Av. do Itacolomi, R. do Rio de Janeiro, R. dos Emboabas, Av. Brasil.	33	-	33	544	33	577	-
XI	Av. Cristóvão Colombo, Av. Brasil, R. da Bahia, R. Fernandes Tourinho, R. do Rio de Janeiro, Av. 17 de Dezembro.	22	1	23	314	38	352	Palácio Presidencial.
XII	Av. do Itacolomi, Av. 17 de Dezembro.	59	5	64	1034	68	1102	hospital.
XIII	Av. do Araguaia, Av. 17 de Dezembro, ribeirão.	32	1	33	462	57	519	-
XIV	Av. do Araguaia, ribeirão, Av. 17 de Dezembro, Rua do Sapucaí, Av. do Tocantins.	23	1	24	286	52	338	-
Total da Área Urbana		459	47	506	6550	695	7245	

QUADRO 4
 Cidade de Minas - Seções urbanas e suburbanas - quarteirões, lotes, edifícios e equipamentos urbanos previstos - 1895

(conclusão)

Secções	Limites**	Quarteirões			Lotes		Principais edificações e equipamentos previstos	
		Loteados	Reservados	Número de quarteirões da seção	Retangulares	Outras formas		Número de lotes da seção
Suburbanas								
I	Rua do Ouro, Av. 17 de Dezembro, Rua Piumhy.	22	1	23	96	148	244 igreja matriz, reservatório do Cruzeiro.	
II	Rua Piumhy, Av. 17 de Dezembro, Rua Mar de Hespanha.	19	1	20	150	105	255 reservatório do Cercadinho.	
III	Rua Mar de Hespanha, Av. 17 de Dezembro, Rua Andesita.	27***	-	27	102	201	303 -	
IV	Rua Andesita, Av. 17 de Dezembro, Av. do Paraopeba.	24	-	24	81	118	199 hipódromo.	
V	Av. Paraopeba, Av. 17 de Dezembro, Rua Indaiá, Rua Inhaúma, Rua Jaguari.	28	-	28	44	232	276 -	
VI	Rua Jaguari, Rua Inhaúma, Rua Indaiá, Av. 17 de Dezembro, Rua Itajubá.	41	-	41	96	274	370 cemitério, mercado.	
VII	Rua Itajubá, Av. 17 de Dezembro, Rua Nickelina.	58	-	58	161	271	432 matadouro, oficinas do ramal ferroviário, estação de esgotos.	
VIII	Rua Nickelina, Av. 17 de Dezembro, Rua do Ouro.	39	-	39	279	145	424 -	
Total da Zona Suburbana		258	2	260	1009	1494	2503 -	
Parque	Av. Afonso Pena, Praça Benjamin Constant, Av. da Mantiqueira, Pç. 15 de Novembro, Av. do Araguaia, Pç. 15 de Junho, Av. do Tocantins, Pç. Tiradentes.	-	-	-	-	-	-	cassino, restaurante, observatório meteorológico
Zoológico	Rua dos Emboabas, Rua do Rio de Janeiro, Rua Fernandes Tourinho, Rua da Bahia.	-	-	-	-	-	-	-
Total geral		717	49	766	7559	2189	9748	

FONTES: *Planta da parte urbana da Cidade de Minas designada para 30.000 habitantes - 2* concorrência da venda de lotes, 4 de outubro de 1895. (Secções urbanas I a VII) (PANORAMA, 1997, p. 35); *Planta Geral da Cidade de Minas*, apresentada ao governo do estado em 23 de março de 1895, aprovada pelo Decreto n. 817, de 15 de abril de 1895. (demais secções urbanas e suburbanas) (MINAS GERAES, 1895d).

NOTAS: *O total parcial diz respeito às secções urbanas que foram preparadas para ocupação imediata e, portanto, incluídas na faixa para 30.000 habitantes. Na zona suburbana, foram preparadas para ocupação imediata a I, a VI e parte da II secções suburbanas; **Os limites das atuais secções suburbanas não coincidem com os limites propostos na *Planta Geral da Cidade de Minas*; *** Dos quais três quarteirões parcialmente divididos em lotes.

QUADRO 5
Legislação urbanística - Cidade de Minas/Belo Horizonte - 1893-1902

instrumento	data	presidente do Estado	prefeito da cidade	matéria
1 Lei n. 3, adicional à Constituição	17/12/1893	Afonso Pena	-	Determina a construção da Cidade de Minas e atribui a direção administrativa e econômica da nova capital ao Presidente do Estado.
2 Decreto n. 640	14/2/1894			Cria a CCNC.
3 Decreto n. 712	14/5/1894			Delimita a área destinada à Cidade de Minas.
4 Decreto n. 716	5/6/1894			Desliga do município de Sabará a área destinada à Cidade de Minas e atribui ao engenheiro-chefe da CCNC a direção da administração local.
5 Decreto n. 776	30/8/1894			Desliga do município de Sabará todo o território do distrito de Belo Horizonte.
6 Decreto n. 803	11/1/1895	Bias Fortes	-	Estabelece normas para concessão de lotes urbanos e suburbanos.
7 Decreto n. 1.088	29/12/1897			Cria a prefeitura da Cidade de Minas.
8 Decreto n. 1.093	3/1/1898		Adalberto Ferraz	Extingue a CCNC.
9 Decreto n. 1.118	22/3/1898			Estabelece normas para concessões, vendas e aforamentos de lotes urbanos e suburbanos.
10 Decreto n. 1.211	31/10/1898	Silviano Brandão	Wenceslau Braz	Aprova posturas municipais e normas para concessão de lotes urbanos e suburbanos.
11 Lei n. 275	12/9/1899		Francisco Sales	Cria o Conselho Deliberativo da Cidade de Minas.
12 Decreto n. 1.349	9/1/1900		Bernardo Monteiro	Regulamenta o serviço funerário.
13 Decreto n. 1.360	14/2/1900			Normas para funcionamento de um teatro.
14 Decreto n. 1.366	28/2/1900			Normas para instalações sanitárias domiciliares
15 Decreto n. 1.367	2/3/1900			Normas para polícia sanitária.
16 Decreto n. 1.368	5/3/1900			Regulamenta o funcionamento do cemitério municipal.
17 Decreto n. 1.369	5/3/1900			Regulamenta o funcionamento do matadouro.
18 Decreto n. 1.374	26/3/1900			Regulamenta o funcionamento do mercado.
19 Decreto n. 1.377	3/4/1900			Normas para circulação e licenciamento de veículos.
20 Decreto n. 1.383	25/5/1900			Normas para instalação e uso de luz, força e telefones.
21 Decreto n. 1.435	27/12/1900			Disposições sobre a conduta dos mendigos.
22 Decreto n. 1.436	27/12/1900			Normas para o comércio de aves.
23 Decreto n. 1.453	27/3/1901			Regulamenta obras de construção de edifícios
24 Decreto n. 1.476	27/12/1901			Normas para registro de cães e cabritos.
25 Decreto n. 1.516	2/5/1902	Costa Sena	Bernardo Monteiro	Normas para concessão de lotes urbanos e suburbanos
26 Decreto n. 1.517	2/5/1902	(vice-presidente)		Normas para concessão de terras e para o funcionamento do comércio.
27 Decreto n. 1.526	12/7/1902			Normas para instalação e uso de motores a vapor.
28 Decreto n. 1.532	4/8/1902			Normas para caça e pesca e uso de explosivos e inflamáveis.
29 Decreto n. 1.533	4/8/1902			Normas para armazenagem de explosivos e inflamáveis.
30 Decreto n. 1.535	3/9/1902			Regulamenta a operação das linhas de bondes.

FONTE: BARRETO, 1996, v. 2, p. 74-77; LOPES, 1903, p. 152.

QUADRO 6
 Repartição de Terras e Colonização - Comissão de Medição de Terras - 1898/1899

Distrito	Emprego	Nome	Vencimentos		Datas	
			Ordenado	Gratificação	Nomeação	Exercício
1 ^{**} Caratinga	Engenheiro	Antônio Gonçalves Nóbrega	3:500\$000*	3:500\$000*	23/5/1893	11/10/1893
	Ajudante	Antônio Gomes Monteiro Jr.	2:400\$000	2:400\$000	5/9/1898	10/9/1898
	Agrimensor	Benjamim Napoleão de Abreu	1:800\$000	1:800\$000	14/10/1898	-
	Agrimensor	Francisco de Paula Figueiredo Brandão	1:800\$000	1:800\$000	24/10/1898	-
	Escriturário	João Urias Pinto Coelho	1:200\$000	1:200\$000	22/2/1894	1/6/1894
2 ^ˆ Teófilo Otoni	Engenheiro	João Baptista de Almeida	3:500\$000*	3:500\$000*	22/4/1898	1/6/1898
	Ajudante	Alcides Xavier de Gouvêa	2:400\$000	2:400\$000	30/4/1898	-
	Agrimensor	João Alfredo Lander	1:800\$000	1:800\$000	24/10/1898	14/11/1898
	Agrimensor	Lauro Prates	1:800\$000	1:800\$000	7/11/1898-	-
	Escriturário	José Antônio Ribeiro	1:200\$000	1:200\$000	27/2/1894	26/4/1894

Fonte: MINAS GERAES, 1899c, p. 220-221.

Notas: *Remuneração equivalente à dos engenheiros de 1^ˆ classe da Comissão de Limites, extinta em 7/9/1898. ** Para a divisão e a demarcação dos lotes dos núcleos coloniais suburbanos da Cidade de Minas, entre 1898 e 1899, juntaram-se aos agrimensores do 1^ˆ Distrito o condutor Francisco Antunes da Silva Guimarães e o engenheiro Lucas Bicalho Tostes, como contratados extranumerários da Comissão de Medição de Terras, com vencimentos iguais aos agrimensores (MINAS GERAES, 1899c, p. 228; MINAS GERAES, 1900c, p. 71-72).

TABELA 2
Núcleos Coloniais Suburbanos - Ocupação - 1900-1910

(continua)

		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Carlos Prates	População	383	-	395	269	182	125	133	501	509	495	352
	Lotes ocupados	120	-	-	114	108	-	-	-	109	130	130
	Lotes vagos	12	-	-	17	23	-	-	-	22	1	1
	Casas provisórias	49	-	-	45	20	-	-	18	16	-	-
	Casas definitivas	21	-	-	20	45	-	-	47	49	-	-
	Valor da produção anual	16:191\$	-	3:615\$	12:918\$	15:480\$	26:658\$	29:666\$	31:150\$	43:412\$	50:110\$	44:163\$
	266 ha Valor das propriedades	46:700\$	-	-	58:300\$	97:700\$	-	-	102:000\$	103:000\$	-	210:412\$
		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Américo Werneck (Córrego da Mata)	População	222	-	181	183	147	175	180	258	266	286	292
	Lotes ocupados	67	-	-	62	66	-	-	66	66	66	65
	Lotes vagos	8	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1
	Casas provisórias	28	-	-	20	20	-	-	28	21	-	18
	Casas definitivas	20	-	-	28	30	-	-	48	74	-	117
	Valor da produção anual	8:543\$	-	1:799\$	7:974\$	10:029\$	19:286\$	8:570\$	12:483\$	16:068\$	11:805\$	22:733\$
	144 ha Valor das propriedades	17:000\$	-	-	44:800\$	49:400\$	-	-	77:600\$	88:600\$	112:995\$	177:300\$
		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Bias Fortes	População	210	-	187	148	134	149	156	211	189	190	249
	Lotes ocupados	52	-	-	55	50	-	-	55	55	55	56
	Lotes vagos	9	-	-	3	8	-	-	3	10	10	9
	Casas provisórias	26	-	-	20	20	-	-	-	12	-	26
	Casas definitivas	20	-	-	6	26	-	-	-	51	-	70
	Valor da produção anual	19:114\$	-	7:010\$	45:430\$	61:090\$	60:575\$	34:814\$	52:055\$	43:114\$	43:506\$	145:759\$
	237 ha Valor das propriedades	40:000\$	-	-	62:500\$	62:500\$	-	-	74:400\$	90:200\$	108:840\$	106:420\$

TABELA 2
Núcleos coloniais suburbanos - Ocupação - 1900-1910

		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
(conclusão)												
Adalberto Ferraz	População	64	-	65	67	75	81	85	66	66	68	100
	Lotes ocupados	25	-	-	25	25	-	-	25	24	25	26
	Lotes vagos	2	-	-	2	2	-	-	2	3	2	1
	Casas provisórias	10	-	-	12	12	-	-	12	6	-	-
	Casas definitivas	3	-	-	5	5	-	-	5	11	-	-
	Valor da produção anual	13:503\$	-	460\$	2:025\$	2:180\$	4:624\$	15:100\$	5:011\$	13:965\$	3:475\$	8:509\$
	155 ha Valor das propriedades	7:200\$	-	-	12:800\$	13:100\$	-	-	22:850\$	23:250\$	32:860\$	21:029\$
<hr/>												
(conclusão)												
Afonso Pena	População	258	-	257	142	87	154	172	108	111	124	169
	Lotes ocupados	75	-	-	75	71	-	-	72	72	71	65
	Lotes vagos	7	-	-	3	7	-	-	8	8	10	13
	Casas provisórias	33	-	-	23	20	-	-	26	22	-	-
	Casas definitivas	24	-	-	25	28	-	-	29	33	-	-
	Valor da produção anual	12:811\$	-	4:838\$	18:320\$	25:152\$	34:418\$	36:855\$	38:164\$	44:254\$	43:465\$	44:865\$
	593 ha Valor das propriedades	66:000\$	-	-	68:000\$	75:000\$	-	-	61:600\$	62:400\$	66:784\$	65:400\$
<hr/>												
(conclusão)												
Zona Colonial	População	1.137	-	1.085	809	625	684	726	1.144	1.141	1.163	1.162
	Lotes ocupados	339	-	-	331	320	-	-	-	326	347	342
	Lotes vagos	38	-	-	29	40	-	-	-	43	23	25
	Casas provisórias	146	-	-	120	92	-	-	-	77	-	-
	Casas definitivas	88	-	-	84	134	-	-	-	218	-	-
	Valor da produção anual	70:163\$	-	17:722\$	86:667\$	113:931\$	145:561\$	125:005\$	138:863\$	160:813\$	152:361\$	266:029\$
	1.395 ha Valor das propriedades	176:900\$	-	-	246:400\$	297:700\$	-	-	338:450\$	367:450\$	-	580:561\$

Fontes: MINAS GERAES, 1901b; MINAS GERAES, 1903; MINAS GERAES, 1904b; MINAS GERAES, 1905a; MINAS GERAES, 1906; MINAS GERAES, 1907; MINAS GERAES, 1909a; MINAS GERAES, 1910; MINAS GERAES, 1911b.

Notas: Os dados acima foram reunidos nos relatórios da Repartição de Terras e Colonização e das repartições que a sucederam. Nos relatórios consultados há divergências no número de lotes de cada colônia, em função da cessão pelo governo mineiro de lotes coloniais à prefeitura e a particulares, fora do chamado regime colonial. Valores expressos em mil réis.

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(continua)

Núcleo Colonial Carlos Prates													
Nacionalidade	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
1903													
Brasileira	103	38	64	39	22	81	70	33	103	-	-	-	-
Italiana	127	47	85	42	37	90	90	37	127	-	-	-	-
Portuguesa	15	6	11	4	9	6	8	7	15	-	-	-	-
Espanhola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alemã	18	7	12	6	4	14	14	4	18	-	-	-	-
Francesa	6	2	2	4	-	6	6	-	6	-	-	-	-
Total	269	100	174	95	72	197	188	81	269	-	-	-	-
%	100	-	65	35	27	73	70	30	100	-	-	-	-
1910													
Brasileira	65	19	38	27	32	33	42	23	65	-	-	-	-
Italiana	229	66	110	119	108	121	153	76	228	-	1	-	-
Portuguesa	31	9	18	13	12	19	25	6	31	-	-	-	-
Espanhola	3	1	2	1	-	3	3	-	3	-	-	-	-
Alemã	14	4	9	5	2	12	14	-	14	-	-	-	-
Francesa	4	1	2	2	-	4	4	-	4	-	-	-	-
Total	346	100	179	167	154	192	241	105	345	-	1	-	-
%	100	-	52	48	44	56	70	30	99	-	1	-	-

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(continua)

Nacionalidade	Núcleo Colonial Américo Werneck												
	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
1903													
Brasileira	86	47	50	36	32	54	48	38	86	-	-	-	-
Italiana	53	29	31	22	19	34	32	21	53	-	-	-	-
Portuguesa	27	15	14	13	7	20	20	7	27	-	-	-	-
Espanhola	17	9	10	7	6	11	11	6	17	-	-	-	-
Alemã	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	183	100	105	78	64	119	111	72	183	-	-	-	-
%	100	-	57	43	35	65	60	40	100	-	-	-	-
1910													
Brasileira	138	47	75	63	48	90	114	24	23	2	3	-	2
Italiana	99	34	51	48	37	62	80	19	20	-	5	1	-
Portuguesa	12	4	5	7	7	5	5	7	3	-	-	-	-
Espanhola	1	1	1	-	-	1	1	-	1	1	-	-	-
Alemã	42	14	22	20	15	27	33	9	7	3	-	-	-
Total	292	100	154	138	107	185	233	59	54	6	8	1	2
%	100	-	53	47	37	63	80	20	18	2	3	1	1

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(continua)

Nacionalidade	Núcleo Colonial Bias Fortes												
	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
1903													
Brasileira	48	32	30	18	19	29	30	18	48	-	-	-	-
Italiana	80	54	42	38	30	50	50	30	80	-	-	-	-
Portuguesa	16	11	9	7	6	10	8	8	16	-	-	-	-
Espanhola	4	3	2	2	-	4	2	2	4	-	-	-	-
Austríaca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Russa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	148	100	83	65	55	93	90	58	148	-	-	-	-
%	100	-	56	42	37	63	60	40	100	-	-	-	-
1910													
Brasileira	158	63	76	82	75	83	119	39	19	1	2	-	1
Italiana	77	31	42	35	20	57	67	10	11	5	-	4	-
Portuguesa	9	4	8	1	-	9	9	-	9	-	1	2	-
Espanhola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Austríaca	1	0,5	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Russa	3	1	2	1	1	2	2	1	-	-	-	-	-
Belga	1	0,5	1	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-
Total	249	100	130	119	96	153	199	50	40	6	3	6	1
%	100	-	52	48	39	61	80	20	16	2,4	1,2	2,4	0,5

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(continua)

Nacionalidade	Núcleo Colonial Afonso Pena												
	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
1903													
Brasileira	101	71	54	47	31	70	72	29	101	-	-	-	-
Italiana	26	18	15	11	8	18	16	10	26	-	-	-	-
Portuguesa	4	3	3	1	-	4	4	-	4	-	-	-	-
Espanhola	11	8	7	4	5	6	6	5	11	-	-	-	-
Total	142	100	79	63	44	98	98	44	142	-	-	-	-
%	100	-	56	44	31	69	69	31	100	-	-	-	-
1910													
Brasileira	83	51	49	34	46	37	51	32	83	-	-	-	-
Italiana	41	25	23	18	15	26	28	13	41	-	-	-	-
Portuguesa	1	1	-	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-
Espanhola	38	23	24	14	18	20	26	12	38	-	-	-	-
Total	163	100	96	67	79	84	106	57	163	-	-	-	-
%	100	-	59	41	48	52	65	35	100	-	-	-	-

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(continua)

Nacionalidade	Núcleo Colonial Adalberto Ferraz												
	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
	1903												
Brasileira	46	69	26	20	12	34	34	12	46	-	-	-	-
Italiana	15	22	9	6	5	10	6	9	15	-	-	-	-
Portuguesa	6	9	4	2	2	4	4	2	6	-	-	-	-
Espanhola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suíça	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	67	100	39	28	19	48	44	23	67	-	-	-	-
%	100	-	58	42	28	72	66	34	100	-	-	-	-
	1910												
Brasileira	79	79	40	39	34	45	55	24	6	-	-	2	2
Italiana	12	12	7	5	3	9	9	3	5	3	-	-	-
Portuguesa	4	4	3	1	-	4	4	-	2	-	-	-	-
Espanhola	4	4	2	2	-	4	4	-	1	-	-	-	-
Suíça	1	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-
Total	100	100	53	47	37	63	73	27	14	3	-	3	2
%	100	-	53	47	37	63	73	27	14	3	-	3	2

TABELA 3
Núcleos coloniais suburbanos - População - 1903/1910

(conclusão)

Nacionalidade	Zona Colonial de Belo Horizonte												
	População		Sexo		Idade		Instrução		Profissão				
		%	Masculino.	Feminino	Menores de 12 anos	Maiores de 12 anos	Sabem ler e escrever	Não sabem ler e escrever	Agricultores	Artistas	Comerciantes	Industriais	Funcionários
1903													
Brasileira	384	48	224	160	116	268	254	130	384	-	-	-	-
Italiana	301	37	182	119	99	202	194	107	301	-	-	-	-
Portuguesa	68	8	41	27	24	44	44	24	68	-	-	-	-
Espanhola	32	4	19	13	11	21	19	13	32	-	-	-	-
Alemã	18	2	12	6	4	14	14	4	18	-	-	-	-
Francesa	6	1	2	4	-	6	6	-	6	-	-	-	-
Total	809	100	480	329	254	555	531	278	809	-	-	-	-
%	100		59	41	31	69	66	34	100	-	-	-	-
1910													
Brasileira	523	45	278	245	235	288	381	142	196	3	5	2	5
Italiana	458	40	233	225	183	275	337	121	305	8	6	5	-
Portuguesa	57	5	34	23	19	38	44	13	46	-	1	2	-
Espanhola	46	4	29	17	18	28	34	12	43	1	-	-	-
Alemã	56	5	31	25	17	39	47	9	21	3	-	-	-
Francesa	4	0,4	2	2	-	4	4	-	4	-	-	-	-
Austríaca	1	0,1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Russa	3	0,3	2	1	1	2	2	1	-	-	-	-	-
Belga	1	0,1	1	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-
Suíça	1	0,1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-
Total	1.150	100	612	538	473	677	852	298	616	15	12	10	5
%	100	-	53	47	41	59	74	26	54	1,3	1	0,8	0,4

Fontes: MINAS GERAES, 1904b; MINAS GERAES, 1911b.

QUADRO 7
Núcleo Colonial Bias Fortes - Colonos - 1899/1909

(continua)

Lote	Colono original			Novo colono		Colono em 1909				
	Nome	Data	Valor do lote	Nome	Data	Nome	Estado civil	Nacionalidade	Idade	Valor do lote
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Pedro Bizzato	20/9/1899	890\$000	-	-	Ten-cel. Jacintho Freire de Andrade	casado	brasileira	-	12:000\$000
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	Gasparino Malvino	casado	italiana	47	610\$000
11	-	-	-	-	-	Gasparino Malvino	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	Antonio Diniz	casado	brasileira	34	600\$000
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	Syro Rossi	casado	italiana	45	470\$000
17	-	-	-	-	-	João Pereira Gonçalves Castro	casado	brasileira	41	750\$000
18	Vitalino Gonçalves da Silva	20/9/1899	1:155\$000	-	-	Paulo Massante	casado	italiana	49	1:000\$000
19	José Ferreti	-	-	-	-	Francisco Boaventura d' Oliveira	casado	brasileira	26	390\$000
20	Pedro Savumbly	20/9/1899	1:245\$000	Pedro Lofiego	8/1/1900	Ten-cel. Jacintho Freire de Andrade	casado	brasileira	-	415\$000
21	-	-	-	-	-	José Vieira da Costa	casado	brasileira	49	500\$000
22	-	-	-	-	-	Ten-cel. Jacintho Freire de Andrade	casado	brasileira	-	785\$000
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	Julio Antonio	casado	brasileira	30	410\$000
25	Paschoal Bandeira	20/9/1899	1:260\$000	-	-	Paschoal Bandeira	viúvo	italiana	55	6:000\$000
26	-	-	-	-	-	Raymundo Gonçalves d' Araujo	casado	brasileira	49	2:000\$000
27	José Cassimiro Teixeira	20/9/1899	1:020\$000	João Nepomuceno Fagundes	31/7/1900	Antonio Coelho	casado	portuguesa	41	4:000\$000
28	Leonídio Cassiano dos Santos	20/9/1899	1:083\$000	-	-	Maria Leodorneta R. da Conceição	viúva	brasileira	36	2:500\$000
29	Irena Malta (viúva)	20/9/1899	1:110\$000	-	-	Irene Malta	viúva	brasileira	51	1:500\$000
30	Henrique Sarty	20/9/1899	1:005\$000	-	-	Henrique Sarty	casado	brasileira	-	8:500\$000

QUADRO 7
Núcleo Colonial Bias Fortes - Colonos - 1899/1909

(continua)

Lote	Colono original			Novo colono		Colono em 1909				
	Nome	Data	Valor do lote	Nome	Data	Nome	Estado civil	Nacionalidade	Idade	Valor do lote
31	Joaquim Alves do Vale	20/9/1899	750\$000	-	-	Manoel Joaquim Cavaco	solteiro	portuguesa	43	1:600\$000
32	Angelo Ronione	20/9/1899	975\$000	-	-	Francisco d' Albuquerque	casado	portuguesa	46	2:000\$000
33	Lanzaroti Carlo	20/9/1899	966\$000	Abandonou lote	22/10/1900	Filibino Antonio da Silva	casado	brasileira	58	500\$000
34	-	-	-	-	-	Nacisse Poisvert	-	-	21	343\$000
35	Rossi Beagio	20/9/1899	865\$000	-	-	Rossi Biaggio	casado	italiana	40	395\$000
36	Francisco Albo	20/9/1899	850\$000	Eurico Ferreti	2/3/1900	Eurico Ferretti	casado	italiana	32	800\$000
37	Mangiarotti Angelo	17/11/1899	785\$000	-	-	Angelo Mangerote	casado	italiana	40	1:000\$000
38	João Mesari	11/11/1899	-	-	-	Angelo Evangelista	casado	italiana	59	500\$000
39	-	-	-	-	-	Antonio Jatario	casado	italiana	41	2:000\$000
40	Lavarini Giuseppe	20/9/1899	866\$000	-	-	Giuseppe Lavarini	casado	italiana	35	4:000\$000
41	-	-	-	-	-	Gaetano Isidoro	casado	italiana	51	8:000\$000
42	João Faustino Machado	20/9/1899	1:038\$000	-	-	João Faustino Machado	casado	portuguesa	49	4:000\$000
43	Luigi Costa	20/9/1899	1:035\$000	-	-	Carlos Lanzarotti	casado	italiana	43	3:000\$000
44	José Alves da Cruz	20/9/1899	960\$000	-	-	José Alves da Cruz	casado	portuguesa	43	9:000\$000
45	Narbal Nascentes Coelho	20/9/1899	1:074\$000	-	-	João Avelino	casado	brasileira	38	8:000\$000
46	-	-	-	-	-	Giuseppe Detiége	casado	belga	37	2:000\$000
47	Clementino Alves Lima	28/12/1899	1:335\$000	Carlos Lodao	9/1/1900	Manoel Soucasaux	casado	portuguesa	34	750\$000
48	Fioravanti Armani	20/9/1899	1:180\$000	-	-	Paulino Pongeggi	casado	italiana	34	1:200\$000
49	Amadeo Penzin	20/9/1899	600\$000	-	-	Amadeu Pinzin	casado	italiana	43	4:000\$000
50	José Roberto de Sousa	20/9/1899	600\$000	Julio Rodrigues da Silva	11/9/1901	Julio Rodrigues da Silva	casado	portuguesa	38	8:500\$000
51	Carlos Galeassi	20/9/1899	981\$000	Rosa Galeassi (viúva)	16/9/1904	Venancio d' Assis	casado	brasileira	34	1:400\$000
52	José Gonsalves de Mello	20/9/1899	885\$000	-	-	José Gonçalves de Mello	viúvo	brasileira	48	6:000\$000
53	-	-	-	-	-	Antonio Miskar	solteiro	austriaca	55	800\$000
54	-	-	-	-	-	Joana Gomes	viúva	espanhola	46	3000\$000
55	Giovani Antonio Prisco	20/9/1899	1:007\$000	Manoel de Moraes Netto	-	Guiseppe Buturino	casado	italiana	33	500\$000
56	-	-	-	-	-	Angelo Rago	casado	italiana	38	5:000\$000
57	-	-	-	-	-	João Turce	casado	italiana	38	2:000\$000
58	Alberto Teixeira de C. Hungria	20/9/1899	656\$000	Avelino Paes Leme	15/3/1900	Giuseppe Serra	casado	italiana	53	1:000\$000

QUADRO 7
Núcleo Colonial Bias Fortes - Colonos - 1899/1909

(conclusão)

Lote	Colono original			Novo colono		Colono em 1909				
	Nome	Data	Valor do lote	Nome	Data	Nome	Estado civil	Nacionalidade	Idade	Valor do lote
59	João Gonsalves Martins	20/9/1899	600\$000	-	-	João Gonçalves Martins	casado	portuguesa	39	1:400\$000
60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
61	-	-	-	-	-	Ramiro Gomes de Sousa	casado	brasileira	28	400\$000
62	-	-	-	-	-	Antonio Martins Junior	-	-	-	5:000\$000
63	Manoel de Moraes Netto	20/9/1899	505\$000	Desistiu do lote	-	Manoel Miguel	casado	belga	40	300\$000
64	Braz Savumbly	20/9/1899	605\$000	-	-	Felicia Alves Soares	viúva	brasileira	33	500\$000
65	-	-	-	-	-	Manoel Barbosa da Silva	casado	portuguesa	51	1:000\$000

Fonte: MINAS GERAES, 1899-1901; MINAS GERAES, 1909a, p. 172-185.

Notas: 1 - Os lotes 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 e 50 não pertenciam mais à colônia em 1909; 2 - A grafia dos nomes está de acordo com os documentos consultados.

QUADRO 8
Núcleo Colonial Adalberto Ferraz - Colonos - 1899/1908

Lote	Colono original			Novo colono		Colono em 1908				
	Nome	Data	Valor do lote	Nome	Data	Nome	Estado civil	Nacionalidade	Idade	Valor do lote
1	Francisco A. Deslandes	20/9/1899	425\$000	-	-	Francisco Augusto Deslandes	casado	brasileira	48	2:000\$000
2	José Victor Ferreira Lopes	17/10/1899	960\$000	Luiz Mariano Lubanil	15/1/1900	Samuel Antonio Caetano	viúvo	brasileira	42	6:000\$000
3	Francisco de Sá Condeço	20/9/1899	972\$000	Raymundo Augusto Nide	26/2/1905	Raymundo Antonio	casado	brasileira	34	1:000\$000
4	Raymundo L. d'Oliveira	27/10/1899	720\$000	-	-	João Petrecone	casado	italiana	36	200\$000
5	Domenico Marcucci	20/9/1899	975\$000	-	-	Joaquim Gonçalves	casado	brasileira	27	1:200\$000
6	-	-	-	-	-	Fernando Piló	casado	italiana	51	1:500\$000
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Domingos Brocejo	18/10/1899	1:020\$000	-	-	Manoel Azevedo	casado	espanhola	50	1:500\$000
9	-	-	-	-	-	Venancio Zanatelli	casado	italiana	27	1:000\$000
10	-	-	-	-	-	Paschoal Zanatelli	casado	italiana	60	1:500\$000
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	José Antonio Francisco Monteiro	20/9/1899	420\$000	-	-	Archimedes Gazzio	casado	suíça	41	420\$000
14	Honorio Theophilo de São Pedro	20/10/1899	990\$000	-	-	Dr. Olyntho Meirelles	casado	brasileira	43	2:200\$000
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	Symphronio Brochado	casado	brasileira	41	8:000\$000
18	Antonio Mathias da Cunha	20/9/1899	1:068\$000	-	-	Antonio Mathias da Cunha	casado	portuguesa	43	4:000\$000
19	-	-	-	-	-	Symphronio Brochado	casado	brasileira	41	800\$000
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	João Machado (pai)	20/9/1899	1:125\$000	Pedro Machado (filho)	24/9/1904	Pedro Machado	casado	brasileira	23	3:000\$000
22	Braz del Bisogno	20/9/1899	1:014\$000	-	-	Braz del Bisogne	casado	italiana	45	600\$000
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	Archimedes Gazzio	casado	suíça	41	4:000\$000
25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Archimedes Gazzio	20/10/1899	2:550\$000	-	-	-	-	-	-	-
27	Archimedes Gazzio	20/10/1899	2:475\$000	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: MINAS GERAES, 1899-1901; MINAS GERAES, 1909a, p. 172-185. **Notas:** 1 - Os lotes 7, 11 e 12 estavam vagos; 2 - O lote 20 não aparece na lista publicada; 3 - A ortografia foi atualizada, exceto a grafia dos nomes, que está de acordo com os documentos consultados.

QUADRO 9
Expansão das linhas de bonde em Belo Horizonte - 1902-1930

	Linhas com serviço de passageiros	Abrangência	Data
1	Estação (Av. Afonso Pena, Rua da Bahia, Pç. da Estação, Rua dos Caetés, Pç. do Mercado, Av. Paraná, Rua dos Carijós, Av. Afonso Pena)	Comércio (I a IV seções urbanas)	1902
2	Pernambuco (Av. Afonso Pena, Rua Pernambuco, Av. Cristóvão Colombo, Pç. da Liberdade, Rua da Bahia, Av. Afonso Pena)	Comércio (III e IV seções urbanas) e Funcionários (V e VII seções urbanas)	1902
3	Ceará (Av. Afonso Pena, Rua dos Timbiras, Av. Brasil, Rua Ceará e Av. Paraúna)	Funcionários (V, VI e VII seções urbanas)	1902
4	Quartel (Av. Afonso Pena, Rua dos Timbiras e Av. Brasil)	Funcionários (VI seção urbana) e Quartel (XIII seção urbana)	1902
5	Serra (Rua Ceará, Rua Cláudio Manoel e Rua do Chumbo)	Funcionários (VI e VII seções urbanas) e Serra (I seção suburbana)	1905
6	Floresta (Pç. da Estação, Av. do Contorno e Rua Pouso Alegre)	Comércio (I seção urbana) e Floresta (XIV seção urbana e VI seção suburbana)	1905
7	Matadouro (Av. Brasil e Rua Grão-Pará)	Quartel (XIII seção suburbana e VIII seção suburbana)	1906
8	Prado Mineiro e Calafate (Av. Paraná, Rua dos Tamóios, Rua Araguari, Av. Paraopeba, Rua Erê e Rua Platina)	Comércio (II seção urbana), Barro Preto (VIII seção urbana), colônia Carlos Prates e Calafate	1908
9	Bonfim (Pç. do Mercado, Rua Bonfim e cemitério)	Comércio (I seção urbana) e Bonfim (VI seção suburbana)	1909
10	Duplicação da linha da Rua da Bahia	Comércio (III e IV seções urbanas)	1912
11	Lagoinha (Pç. do Mercado e Rua Itapecerica)	Comércio (I seção urbana) e Lagoinha (VI seção suburbana)	1913
12	Carlos Prates (Av. Paraná, Rua Tupinambás, ponte do Saco, Rua Paraíso, Rua do Ramal e Rua de Contagem)	Comércio (I e II seções urbanas), Ponte do Saco (VI seção suburbana) e ex-colônia Carlos Prates	1915
13	Santa Efigênia (Av. Mantiqueira e Rua Álvares Maciel)	Funcionários (VI seção urbana) e Quartel (XIII seção urbana)	1916
14	Santa Teresa (Av. do Contorno e Rua Hermillo Alves)	Floresta (XIV seção urbana e VI seção suburbana), Santa Teresa (VII seção suburbana) e ex-colônia Américo Werneck	1923
15	Duplicação e prolongamento da linha Paraúna (Av. Paraúna)	Funcionários (V,VI e VII seções urbanas)	1924
16	Paraíba (Rua Pernambuco, Rua Bernardo Guimarães e Rua Paraíba)	Funcionários (V seção urbana)	1924
17	Santo Antônio (Rua Espírito Santo, Rua da Bahia e Rua Carangola)	Lourdes (X seção urbana) e ex-colônia Afonso Pena	1926
18	Gameleira (Rua Platina e Rua Campos Sales)	Prado, Calafate e Gameleira (zona rural)	1928
19	Prolongamento da linha Carlos Prates (Rua de Contagem, até a Av. Progresso)	Ex-colônia Carlos Prates e Progresso (zona rural)	1929

Fontes: ADELMAN, 1974, p. 147-149, 165; OMNIBUS, 1994, 29-93; PENNA, O., 1997 *passim*.

Notas: 1 - Em abril de 1911, a prefeitura planejou colocar em operação uma linha para levar materiais de construção ao reservatório do Cercadinho, na Rua Carangola. Em novembro de 1912, foi iniciada a construção de uma linha ao longo da Rua Grão-Mogol, na II seção suburbana, para o transporte de materiais da pedreira do Acaba-Mundo. Nessas linhas não haveria, a princípio, serviço regular de passageiros. Entretanto, não está claro se tais linhas foram concluídas e se chegaram a operar efetivamente (PENNA, O., p. 120, 135; OMNIBUS, 1996, p. 50);

2 - Inicialmente, as linhas partiam da *Distribuidora*, na Avenida Afonso Pena com ruas Pernambuco e Timbiras. Nessa central de eletricidade funcionavam também a garagem e a oficina dos bondes. A partir de 1910, o tráfego de todas as linhas foi centralizado na Avenida com Rua da Bahia, junto ao Parque, onde foi construída a Agência de Bondes ou *Viação Elétrica*. O lugar tornou-se então o centro da vida urbana, o chamado *Ponto* ou *Bar do Ponto*. Nos anos 1920, as oficinas dos bondes estavam instaladas na parte baixa do bairro do Comércio, junto ao córrego do Leitão, no quarteirão formado pelas ruas Rio Grande do Sul, dos Tupis e dos Goitacazes e pela Av. São Francisco (a atual Av. Olegário Maciel). Em 1936, o tráfego de bondes foi centralizado na Praça 7 de Setembro, mudança que transformou essa praça no centro efetivo da cidade (OMNIBUS, 1996, p. 52; PENNA, O., p. 113, 206; MINAS GERAES, 1926, p. 389; PASSOS, 1996, p. 249-253).

QUADRO 10
Subdivisões particulares aprovadas pela prefeitura - set. 1928 a set. 1930

(continua)

Terrenos nas ex-colônias e no Calafate				Divisão		Data de		
-	Localização	Proprietário	Área (ha)	Ruas	Quarteirões	Lotes	aprovação	
1	Ex-colônia Bias Fortes	José Candido de Magalhães	9,5	7	18	203	3/9/1928	
2		Anastasia Barros & Cia. Ltda.	3,0	6	10	72	7/1/1929	
3		Dr. José Miranda	7,3	5	6	200	2/2/1929	
4		Dr. Carlos Goulart	23,0	17	12	444	31/5/1929	
5		Academia de Comércio	4,8	5	6	47	12/7/1929	
-		Total	-	47,6	-	-	566	-
6	Ex-colônia Carlos Prates	José Oswaldo de Araújo e outros	4,2	9	2	66	15/10/1928	
7		Silvério Silva & Alvim	3,9	5	8	87	15/10/1928	
8		Pedro Faggili	2,2	3	3	57	4/11/1928	
11		Domingos & Cia.	1,7	3	3	28	17/11/1928	
12		José Dias Bicalho	1,1	3	2	18	1/7/1929	
13		Antonio Fellipetto	13,7	11	24	328	10/4/1930	
-		Total	-	26,8	-	-	584	-
14	Ex-colônia Afonso Pena	Luiz e Vicente Innecco	12,6	7	15	301	13/12/1928	
15		Anastasia Barros & Cia. Ltda.	193,5	69	196	3.515	22/12/1928	
16		Silvério Silva & Alvim	5,3	8	11	114	10/1/1929	
17		Octaviano Rocha	2,2	3	6	53	9/2/1929	
18		Joaquim Machado de Magalhães	2,0	2	3	60	8/5/1929	
19		Orlando Belgrano	6,1	6	8	73	19/5/1929	
20		Poni & Josué e Josué Pezzi	10,5	9	18	195	31/8/1929	
-		Total	-	232,2	-	-	4.311	-
21	Ex-colônia Américo Werneck	Francisco de Barros e outros	0,9	1	2	20	27/2/1929	
22		Salvador Albano e outros	1,8	3	4	35	29/5/1929	
23		Dr. José Dantas	1,7	2	2	28	12/7/1929	
24		Silvério Silva & Alvim	0,9	3	1	13	15/7/1930	
25		Afranio Ribeiro de Abreu	1,9	5	4	39	21/6/1930	
26		João Gualberto de Sousa	1,4	1	2	31	28/1/1930	
-		Total	-	8,6	-	-	166	-
27	Ex-colônia Adalberto Ferraz	Victor Rodrigues Bonifacio	7,9	10	5	86	5/11/1929	
	Total nas ex-colônias	-	323,1	-	-	5.713	-	
28	Calafate	Maria Rita da Silva	0,7	2	1	15	28/1/1930	
29		José Dias Bicalho	1,4	4	3	35	9/9/1930	
	Total no Calafate	-	2,1	-	-	50	-	

QUADRO 10
Subdivisões particulares aprovadas pela prefeitura - set. 1928 a set. 1930

(continua)

Terrenos nas seções suburbanas					Divisão		Data de
-	Localização	Proprietário	Área (ha)	Ruas	Quarteirões	Lotes	aprovação
1	I seção suburbana	Paulo Leal & Cia.	3,4	3	5	75	3/12/1928
2	I seção suburbana	José Rizzo	1,7	6	3	38	4/7/1930
3	I seção suburbana	José Daniel	0,2	1	1	8	16/6/1930
4	I seção suburbana [Serra]	Carolina de Figueiredo	2,6	3	3	58	9/1/1930
5	II seção suburbana	José Dolabella	16,7	9	18	308	8/4/1929
6	II seção suburbana	José Dolabella e outros	3,1	3	4	60	8/5/1929
7	II seção suburbana [Sion]	Antonio Mourão Guimarães	8,1	10	14	166	4/9/1930
8	VI seção suburbana	José Mancini e outros	1,2	1	2	20	27/2/1929
9	VI seção suburbana [Floresta, alto do Colégio Batista]	Igreja Batista	9,0	8	9	137	14/5/1929
10	VI seção suburbana	João Baptista Pereira Sampaio	0,6	1	2	19	19/5/1929
11	VI seção suburbana	Feliciano Augusto dos Santos	10,9	8	12	199	12/9/1929
12	VIII seção suburbana	Dr. Carlos Goulart e outros	6,4	5	11	151	23/4/1929
13	VIII seção suburbana	Victorio Marçolla e Necesio Tavares	1,7	1	2	41	1/7/1929
14	VIII seção suburbana [Serra]	Affonso Alves Branco	12,5	11	17	244	12/7/1929
Total das seções suburbanas			67,2	-	-	1.524	-

QUADRO 10
Subdivisões particulares aprovadas pela prefeitura - set. 1928 a set. 1930

(continua)

Loteamentos e subdivisões na zona rural, fora do perímetro demarcado pela CCNC					Divisão		Data de
-	Localização	Proprietário	Área (ha)	Ruas	Quarteirões	Lotes	aprovação
1	Vila Progresso (Calafate) [Barroca, R. Contria]	Jorge Elias Aramuni e outros	6,3	6	10	157	5/1/1929
2	Vila Marinhos (Calafate) [Nova Suíça, R. Lindolfo de Azevedo]	Domingos Zandona	22,7	12	34	435	25/2/1929
3	Vila Santa Rita [Padre Eustáquio, R. Pe. Eustáquio e R. Bonaparte]	Silvério Silva	17,9	15	30	384	19/3/1929
4	Vila Santa Ana (Carlos Prates) [Caiçaras, Av. Pres. Carlos Luz]	Dr. João Nogueira de Almeida	1,8	4	4	46	15/4/1929
5	Parque Nova Granada [Nova Granada, Av. Barão Homem de Melo]	Borges & Gontijo	25,4	15	35	657	18/4/1929
6	Vila Renascença [Renascença, R. Jacuí]	Benedicto Gonçalves Pedrosa	41,3	19	53	841	18/5/1929
7	Vila Cavallieri (Gameleira) [Gameleira, R. Campos Sales]	Carlos Cavallieri	2,4	4	4	49	29/5/1929
8	Vila Mauá [Sagrada Família, Av. Petrolina]	Faria, Rocha & Cia. Ltda.	14,8	13	29	338	31/5/1929
9	Vila Nova Floresta [Nova Floresta, R. Jacuí]	Josephino Gonçalves da Silva	34,1	16	40	694	31/5/1929
10	Vila Atlantida [Nova Suíça, R. Mont Simplon]	Martins Macedo & Cia e outros	17,2	12	24	384	27/6/1929
11	Vila Maria Aparecida [Aparecida, Av. Américo Vespúcio]	Luiz Gomes Monteiro	8,4	9	11	174	1/7/1929
12	Vila Silveira [Bairro da Graça e Cidade Nova, Av. Cristiano Machado]	José Candido da Silveira	29,4	23	36	624	13/11/1929

QUADRO 10
Subdivisões particulares aprovadas pela prefeitura - set. 1928 a set. 1930

(conclusão)

Loteamentos e subdivisões na zona rural, fora do perímetro demarcado pela CCNC							Divisão	Data de
-	Localização	Proprietário	Área (ha)	Ruas	Quarteirões	Lotes	aprovação	
13	Vila Canadá [Cachoeirinha, R. Itapetinga, R. Javari]	Manoel Alves Cardoso	50,2	21	29	511	19/7/1930	
14	Vila São Leopoldo [Pedro II, R. Magnólia, Av. Pres. Carlos Luz]	Dr. Juscelino Barbosa	12,4	21	20	356	25/9/1929	
15	Vila Nova Cintra [Nova Cintra, Cemitério da Colina]	Antonio Fernandes S. Lima	14,4	10	14	261	4/9/1930	
16	Fazenda das Piteiras (Calafate) [Grajaú, Av. Silva Lobo]	Roger Vacherot	1,7	9	9	88	28/3/1930	
17	Vila Celeste Império [Padre Eustáquio, R. Pará de Minas]	Candida Benjamim	50,2	20	67	1.029	29/3/1930	
18	Parque Riachuelo [Aparecida, Av. Pres. Antônio Carlos]	Antonio Mattos Silveira	44,0	21	49	997	10/5/1930	
19	Vila Pontenovense	Banco Pelotense	2,9	4	4	34	7/1/1930	
20	Vila Mariano de Abreu [S. Geraldo, Av. dos Andradas, Av. Itaité]	Giffoni & Cia.	118,0	29	106	2.167	19/8/1930	
21	Vila Cachoeirinha [Cachoeirinha, R. Simão Tamm]	Cia. Mineira de Fiação e Tecelagem	34,5	16	32	625	16/1/1930	
Total dos loteamentos na zona rural			550,0	-	-	10.851	-	

Fontes: BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 51-53; BELLO HORIZONTE, 1931, p. 167; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983.

Nota: nomes dos bairros atuais e principais ruas e avenidas entre colchetes; áreas em hectares.

QUADRO 11
Subdivisões particulares projetadas pela prefeitura - set. 1928 a set. 1929

Terrenos							Divisão	Data de
-	Localização	Proprietário	Área (ha)	Ruas	Quarteirões	Lotes	aprovação	
1	II seção suburbana [Sion]	Dr. Francisco Antonio de Salles	144,8	41	129	2.019	21/9/1928	
2	III seção suburbana [Rua Conde de Linhares?]	Prefeitura Municipal	1,1	1	2	26	4/5/1929	
3	I seção suburbana [Rua do Ouro?]	Dr. José Custodio Drumond e outros	4,0	3	4	78	4/9/1930	
4	I seção urbana (sic)	Carlos Miligrana e outros	1,9	-	1	39	20/4/1929	
Total das subdivisões projetadas pela prefeitura			-	45	136	2.162	-	

Fontes: BELLO HORIZONTE, 1929b, p. 51-53; CONHEÇA Belo Horizonte, 1983.

Nota: nomes dos bairros atuais e principais ruas e avenidas entre colchetes; áreas em hectares.